Ein Wort

über

Agenturen

zur Beförderung

Deutscher Auswanderer nach Nordamerika

Als Erwiederung auf die Erklärungen und Erläuterungen

des

Herrn W. Finlay in Mainz

Havre, im August 1847

Paris

Gedruckt bei Fain und Thunot, rue Racine, 28

nahe dem Odeon

1847

Ein Wort

über

Agenturen

zur Beförderung

Deutscher Auswanderer nach Nordamerika

Als Erwiederung auf die Erklärungen und Erläuterungen

des

Herrn W. Finlay in Mainz

Havre, im August 1847

Paris

Gedruckt bei Fain und Thunot, rue Racine, 28

nahe dem Odeon

1847

Vorwort.

Bis zum Jahr 1840 war die Auswanderung in allen deutſchen Staaten frei, d. h. die Regierungen bevormundeten die Auswanderer auf keine Weiſe in Bezug auf die Mittel ihrer Beförderung. Jeder Auswanderungsluſtige konnte ſich von ſeiner Heimath nach dem von ihm gewählten Einſchiffungshafen begeben, und daſelbſt mit Häuſern, welche ſich dem Beförderungsfache widmeten, und denen in der Regel die Schiffsrheder oder Kapitäne das Engagement ſolcher Zwiſchendeckspaſſagiere gegen ein nach Procenten oder kopfweiſe beſtimmtes mäßige Salair übertragen hatten, Behufs ihrer Abreiſe und Ueberfahrtspreiſe in direkte Unterhandlung treten. Bei dieſem unmittelbaren Verkehr des Auswanderers mit ſeinem Schiffskapitän, durch Vermittlung des Kommiſſionärs des letztern, hatte der Auswanderer ſein Intereſſe augenſcheinlich ſelbſt zu vertheidigen. Die Ueberfahrtspreiſe blieben jedoch mäßig, denn die freie Platzkonkurrenz kam ihm zu Hülfe. Nur in ſtreitigen Fällen, welche jedoch ſelten vorfielen, brauchte der Konſul einzuſchreiten.

Da mit einem Male lenkten einzelne Verlüſte, welche die Auswanderer hie und da durch betrogenes Vertrauen erlitten, die Aufmerkſamkeit der deutſchen Regierungen auf die vermeintliche Unſicherheit dieſes Prinzips freier Abreiſe von der Heimath. Es konnte nicht fehlen, daß der unerfahrne, deutſche Landmann, uneingeweiht in die

Schliche mittelloſer Schwindler, ſich in den Häfen mitunter an Unterhändler wandte, welche entweder kein Mandat zu dergleichen Platzverträgen hatten, oder denen die übliche Vorausbezahlung des Ueberfahrtspreiſes zu andern Privatoperationen diente. Wie immer in dergleichen Fällen fanden ſich auf der Stelle Spekulanten, welche die wohlwollenden Abſichten der deutſchen Regierungen, ihre ausgewanderten Landeskinder vor dergleichen Uebervortheilungen zu ſchützen, zu Beweiſen benützten, als könnte dieſer edle Zweck nur dadurch erreicht werden, daß die Auswanderungsluſtigen ſich vor der Verlaſſung ihrer Heimath einer ſpeziellen Ueberfahrtsgelegenheit zum voraus verſicherten.

Darauf hin räumten die Regierungen von Bayern, Würtemberg, Baden und Heſſen verſchiedenen Handelshäuſern von Bremen, Hamburg, Antwerpen, Rotterdam und Havre die Befähigung ein, in ihren Staaten Agenturen zu errichten, mit welchen jeder Auswanderungsluſtige einen Ueberfahrtsvertrag zum Voraus zu ſchließen hätte. Die königl. bayeriſche Regierung verſchärfte dieſe Neuerung durch gleichzeitige Verordnungen (vom 24. Januar und 8. Mai 1840), welche jedem Auswanderungsluſtigen Bayer zur Erlangung eines Reiſepaſſes von Seite ſeiner örtlichen Behörde die Bedingung auferlegten, derſelben ſeinen, vom einſchlägigen königl. bayeriſchen Konſulat beglaubigten, Schiffsakkord, mit einem dieſer im Königreich Bayern konzeſſionirten Verſchiffungsagenten, vorzulegen.

Dieſe Verfügungen ſicherten den erwähnten Häuſern ſeit 1840, insbeſondere in Bayern, eine Art von Monopol für die Beförderung der Auswanderer nach Nordamerika. Blos Pfälzer Auswanderer, welchen es gelang heimlich nach Frankreich zu entkommen, und mit Hülfe ihrer Fuhrleute, die ohnehin nicht ſtreng gehandhabte franzöſiſche Grenzaufſicht mit Vorzeigung von Geburts- oder Heimathſcheinen zu befriedigen, konnten ſich dieſen gezwungenen Vorausabſchlüſſen entziehen, und ihre Verträge entweder in den franzöſiſchen Grenzſtädten Forbach und Weißenburg mit den ſeit längerer Zeit

daſelbſt anſäßigen Agenten von Havreſer Häuſern, oder mit letztern ſelbſt in Havre ſchließen, in beiden Fällen mit Verzichtleiſtung auf jede konſulariſche Kontrole ihrer Kontrakte.

Geht man auf den Grund jener Verfügungen von 1840 zurück, ſo wird Niemand die humanen Abſichten der deutſchen Regierungen dabei in Zweifel ziehen. Leider mußte ihr Zweck an dem kaufmänniſchen Element, welchem die Verwirklichung desſelben anvertraut war, ſcheitern. Wie beſonders ſeit zwei Jahren die Nachtheile dieſer gezwungenen Vorausabſchlüſſe ſich immer greller herausſtellten, verdient ausführlicher entwickelt zu werden.

Ohne einerſeits das Prinzip der Auswanderungsfreiheit antaſten, noch anderſeits ausmitteln zu wollen, ob durch zeitgemäße Zugeſtändniſſe dieſe dem Süddeutſchen eigenthümliche Sehnſucht nach einer neuen Heimath jenſeits der atlantiſchen Gewäſſer nicht erſtickt werden könne, läßt ſich doch mit Gewißheit annehmen, daß ſehr Viele nur durch das Beiſpiel ihrer Nachbaren, hauptſächlich jedoch durch die Ueberredungskünſte der aus der Auswanderung Nutzen ziehenden Mittelsperſonen zur Abreiſe verleitet werden. Es handelt ſich hier nicht von den Verſchiffern in den bezeichneten Häfen ſelbſt; von dieſen wird ſogleich in anderer Beziehung die Rede ſein. Es handelt ſich von ihren Agenten in Deutſchland, und von den für die letztern im Stillen wirkenden Unterhändlern auf dem platten Lande. Die in den Städten wohnenden Agenten ſpielen in der Regel blos eine ſcheinbar paſſive Rolle, die der Ausfertigung der Schiffsakkorde, und der Empfangnahme der Paſſagegelder. Eine ungleich rührigere Thätigkeit entwickeln dagegen ihre Emiſſäre in den Dörfern und Marktflecken. Im Pfalzkreis ſind es zum Theil Fuhrleute, welche aus dem Landtransport der Auswanderer durch Frankreich ein Gewerbe machen, ungerechnet, daß ſie für jeden Auswanderer, den ſie den Weißenburger und Forbacher Agenten abliefern, ein ſogenanntes Kopfgeld von 2 Franken bekommen. Züge von 80 Auswanderern, von einzelnen

Fuhrleuten angeworben, bedecken Jahr aus Jahr ein die Straßen von Metz und Nancy nach Havre. Die von diesen Fuhrleuten angewandten Mittel, sich das erwähnte Kopfgeld und den Transport der Auswanderer nach Havre zu sichern, sind mitunter skandalöser Art; da sie jedoch die Vorsicht gebrauchen, sich durch nichts Schriftliches gegen die Auswanderer zu binden, so entschlüpft ihr polizeiwidriges Treiben jeder Verfolgung bayerischer Gerichte.

Einen noch weit ausgedehntern Antheil an der Anreizung zur Auswanderung nimmt diejenige Klasse von Unterhändlern, welche in dem oft spottwohlfeilen Ankauf der Häuser und Grundstücke der Abziehenden ihren Vortheil finden. Die Mehrzahl dieser Emissäre steht mit städtischen Kapitalisten, bisweilen selbst mit den wohlhabendern Zurückbleibenden in demselben Dorfe in geheimen Bunde. Es folgt hieraus, daß durch Duldung der erwähnten Agenturen, als Beförderungsmittel dieses Wuchers, die deutschen Regierungen wider Willen zur Verarmung ihrer abziehenden Landeskinder beitragen.

Beleuchtet man jedoch die Nachtheile dieser Vorausabschlüsse von dem Gesichtspunkt des unmittelbaren pekuniären Interesse der Auswanderer, so muß man billig erstaunen, daß diese moderne Industrie nicht schon früher entschiedene Gegner fand.

Die von den deutschen Regierungen zu Agenturen in Deutschland befähigten Transportanten verschiedener Seehäfen können füglich in zwei Klassen getheilt werden:

1) Rheder von Schiffen und Direktoren von Dampfbooten, welche Jahr aus Jahr ein einen regelmäßigen Abfahrtsdienst nach den Vereinigten Staaten unterhalten. Zu dieser Klasse gehören eigentlich blos:
   a) Die zwischen Havre und Newyork fahrenden amerikanischen Packetboote oder Postschiffe, 16 an der Zahl, deren je eines alle 8 Tage in See geht, und die von Herrn W. Finlay in Mainz vertreten werden.

b) Die zwischen Havre und Newyork fahrenden 4 französischen Dampfboote der Aktiengesellschaft Herout u. de Handel in Havre, ebenfalls von Herrn W. Finlay vertreten.

Nach den Statuten dieser Kompagnie soll vom April bis November je alle 15 Tage, und vom Dezember bis März je alle Monate eines dieser Dampfboote von Havre aus nach Newyork in See gehen. Ihre Ueberfahrt von Havre nach Newyork ist für 15 Tage berechnet.

c) Der zwischen Bremen und Newyork eingerichtete Dampfbootsdienst, bis jetzt erst von dem amerikanischen Dampfboot Washington unterhalten, welchem später jedoch noch andere beigefügt werden sollen.

2) Frachtspekulanten und Schiffsmäkler. Aus dieser zweiten Klasse besteht die Mehrzahl der zu Agenturen in Deutschland befähigten Transportanten, und es gehören zu derselben mehrere bekannte Handelshäuser von Hamburg, Bremen, Antwerpen, ferner zwei Rotterdamer Schiffsmäkler, und endlich, jedoch ins geheim, die Korrespondenten des Herrn W. Finlay in Havre, voriges Jahr unter der Firma von Lemaitre Courteville und Komp., dieses Jahr unter der von Paillette und Komp.

Es liegt keineswegs in der Absicht dieser Mittheilungen, die Frachtspekulationen der genannten Häuser ihrem Prinzip nach als unerlaubt angreifen zu wollen. Operationen, welche darin bestehen, daß Jemand die ganze Tragfähigkeit eines Schiffes miethet, und den Raum einzeln zu einer höhern Fracht wieder vermiethet, sind im Gegentheil ganz gesetzmäßig, und in allen Häfen an der Tagesordnung. Noch mehr. Bei der Bedeutenheit der Auswanderung wäre es selbst unmöglich, die große Mehrzahl dieser Passagiere mit andern Schiffen als solchen Kauffahrteifahrern zu befördern. Hier soll blos der Beweis geführt werden, daß die Auswanderer vor weit bedeutendern Uebervortheilungen geschützt

würden, wenn man ihnen erlaubte, sich mit Hülfe guter Rathschläge von eigens dazu zu bestellenden Personen in den Seehäfen selbst zu engagiren, als indem man sie dem Zwang jener Vorausabschlüsse mit willkürlicher und konkurrenzloser Preisbestimmung in ihrer Heimath unterwirft.

Beständen die Transportanten aller Häfen ausschließend aus Rhedern von Schiffen, deren Abfahrt, gleich der der 16 Havre Packetboote, an eine vorausbestimmte regelmäßige Epoche und an einen ununterbrochenen Dienst gebunden wäre, so möchte die daraus entspringende Garantie prompter Beförderung und die Hoffnung der pünktlichen Erfüllung aller Vertragsbedingungen, begründet in der Periodicität eines solchen Dienstes und in der Besorgniß seiner Eigner, ihn durch Veröffentlichung des Gegentheils verschrien zu sehen, den Auswanderer bei gewissen vom Staat dem Agenten aufzuerlegenden Garantien gegen übermäßige Preisforderungen und Ausartung ihres Gewerbs in ein Monopol, über kleine und zufällige Preisdifferenze hinwegsehen lassen. Die zum voraus bekannte Zahl der Plätze an Bord von solchen Packetbooten würde gleich Plätzen in Eilwägen der Gegenstand des Kontrakts, und kein Agent könnte dieselben überschreiten.

Nicht alle Häfen eignen sich jedoch zur Errichtung eines regelmäßigen Packetbootsdienstes. Die geographische Lage, die Unterbrechung der Schiffahrt im Winter, und andere Ursachen bilden für die meisten derselben unzubeseitigende Hindernisse.

Für die Hauptmasse der Auswanderer bleiben deßhalb, wie bemerkt, gewöhnliche Kauffahrteischiffe, deren Abfahrten von den Verträgen (Chartepartien) des Befrachters mit den Rhedern oder Kapitänen bestimmt werden, die einzigen Beförderungsmittel. Es liegt jedoch in der Natur der Sache, daß der Spekulant erst dann ein Schiff befrachtet, wenn er durch seinen Agenten vorher eine hinreichende Ladung Auswanderer engagiren lassen konnte. Die Operation beginnt daher von vorne herein mit einer Verletzung des Rechtsprinzips,

welches beim Verkäufer, im Moment des Kontrakts, den wirklichen Besitz des verkauften Gegenstands (d. h. Raums in disponiblen Schiffen) voraussetzt. Ist dieser wirkliche Besitz wohl denkbar bei Kontrakten, welche im Januar und Februar geschlossen werden, für Abfahrten im Mai und Juni? Liegt hierin folglich nicht allein der Grund zu den Tausend Klagen, welche gewöhnlich bei der Verfallzeit solcher Kontrakte in den Häfen entstehen, über verspätete Einschiffung, unzureichende Entschädigung, ja selbst über förmlichen Kontraktbruch, wie neulich in Bremen, wo augenblickliche Seltenheit von Schiffen, und das gleichzeitige Erscheinen der amerikanischen Kongreßakte, einzelne dieser Spekulanten in Verlust versetzt haben würde? Kann auf die Dauer den deutschen Konsulaten zugemuthet werden, daß sie ihre Zeit zur Beseitigung von Schwierigkeiten herleihen, welche schon in der Natur solcher Kontrakte begründet sind? Bei jedem andern Civilvertrag würden dergleichen aleatorische Operationen auf Lieferung ohne wirklichen Besitz der Sache im Moment des Kontrakts, die Aufmerksamkeit der Regierungen auf sich ziehen, warum nicht auch für Kontrakte solcher Spekulanten mit Auswanderern?

Einen andern permanenten Nachtheil für die Auswanderer veranlaßt die Unterhaltung der zahlreichen Agenturen und die Nutzenberechnung des Frachtspekulanten, Unkosten, welche beide nur bei dergleichen Vorausabschlüssen dem Auswanderer zur Last fallen können.

Die wenigsten Agenten begnügen sich mit 10 Procent (mit Inbegriff des den Unterhändlern abfallenden Kopfgeldes) auf den Ueberfahrtspreis. Herr Finlay nimmt für seine eignen, für die Spesen seiner Unteragenten und deren Emissäre, und für die der Havre Einschiffungsagenten, einen beständigen Satz von 16 Procent mit in seine Preise auf. Gesetzt er engagirt einen Auswanderer zu 80 Gulden von Mainz nach Newyork, so bezahlt ihm Letzterer, abzüglich der 20 Gulden für die Fracht von Mainz nach Havre, allein fast

10 Gulden oder 21 Franken per Kopf für Agenturſpeſen! Hiezu kommt nun noch der projektirte Nutzen auf die Befrachtungsſumme, auf den eigentlichen Zweck ſolcher Vorausabſchlüſſe für Kauffahrteiſchiffe. Betrüge derſelbe durchſchnittlich auch nur 10 Procent von dem Ueberfahrtspreis, d. h. von 80 Gulden ab Mainz, abzüglich 20 Gulden, 6 Gulden oder 13 Fr. per Kopf, ſo wäre die Spekulation ſchon ſehr ergiebig, beſonders da der Verſchiffer auf den Preis der Lebensmittel noch ſeinen beſondern Nutzen hat. Allein wenn ſich derſelbe auch mit einem ſolchen Nutzen für Beförderungen im März und April begnügen würde, ſo gelingt es ſeinen Agenten in Deutſchland, mit Hülfe des um dieſe Epoche ſtets zunehmenden Andrangs der Auswanderung, die Preiſe für ſpätere Beförderungen doch in der Regel weit höher zu treiben. Derſelbe Satz gilt dann für den ganzen Sommer und das Spätjahr, wenn auch in der Zwiſchenzeit durch zahlreiche Ankünfte von Schiffen in den Häfen, der Verſchiffer wieder ungleich billigere Befrachtungen bewerkſtelligen konnte.

Wie könnte der deutſche Landmann dieſe Verhältniſſe beurtheilen? Braucht man ihn über Sachen zu belehren, die den Preis für Vorausabſchlüſſe auf das Minimum der Hafenpreiſe herabwürdigen würden? War ſeit vorigem Jahr die Zahl der disponiblen Schiffe mitunter dem Andrang der Auswanderung nicht gewachſen, und mußte in ſolchen Fällen der Verſchiffer zu Befrachtungen ſchreiten, welche ihm auf den Preis ſeiner Uebernahmen wenig oder keinen Nutzen ließen, ſo diente ihm dieſes momentane Mißlingen ſeiner Spekulation, welches augenſcheinlich nur in dem Uebermaß ſeiner freiwilligen Uebernahmen begründet war, auf der Stelle wieder zu einer neuen Erhöhung der Ueberfahrtspreiſe, ſo daß die zuletzt angeworbenen Auswanderer ihm den Nutzen, welchen er auf einzelne früher beförderte entbehrte, reichlich wieder einbrachten. Von dieſem Syſtem, die Zukunft für die Gegenwart zu beſteuern, iſt keiner der erwähnten Häfen ausgeſchloſſen, da die Handelsverhältniſſe des Europäiſchen Kontinents zu den Verein. Staaten der Art ſind, daß Mangel oder

Ueberfluß an Schiffen für Aus- oder Retourfrachten in der Regel in allen Häfen gleichzeitig Statt finden, und sämmtliche Transportanten von demselben Prinzip geleitet werden. Als Palliativ gegen einen solchen Mißbrauch ihrer privilegirten Stellung in Deutschland könnten die Verschiffer zwar ebenfalls einem gewissen, von den Konsuln periodisch zu bestimmenden Preismaximum, von den deutschen Regierungen unterworfen werden, allein dieses nur auf regelmäßige Packetboote anwendbare Mittel würde in keinem Fall die übrigen Unvollkommenheiten des Uebernahmsystems für gewöhnliche Kauffahrteischiffe, ohne bestimmte Abfahrtsfrist, aufheben.

Nicht genug daß die erwähnten Verordnungen von 1840 dergleichen Spekulanten an den Seehäfen ins Daseyn riefen, begünstigten sie selbst im Innern von Deutschland ihr Treiben. In Mainz bildete sich seit mehreren Jahren ein sogenannter „Verein zur Beförderung deutscher Auswanderer," welcher mit Ausnahme von Bayern in verschiedenen süddeutschen Staaten Agenturen unterhält. Bedenkt man, daß dieser Verein seinen Agenten und deren Emissären 5 bis 7 1/2 Procent Gebühren zu entrichten hat, daß ihm in den Seehäfen für Schiffsbefrachtung und Einschiffung der Auswanderer ebenfalls 10 Procent Kommission zur Last fallen, und daß er selbst bei dergleichen Operationen auf einen Gewinn von wenigstens 10 Procent Anspruch macht, welche 25 bis 27 1/2 Procent auf den reinen Ueberfahrtspreis geschlagen und aus des Auswanderers Tasche geholt werden müssen, so motivirt ein solches Beispiel allein die beste Kritik des geduldeten Uebernahmsystems.

Haben etwa seit der Einverleibung dieser Lieferungsgeschäfte mit den Operationen des deutschen Handels alle Beschwerden über gezwungenes Warten der Auswanderer in den Häfen, unzureichende Entschädigung u. s. w., aufgehört? keineswegs. Zu keiner Zeit ertönten die öffentlichen Blätter Deutschlands häufiger von deßfallsigen Klagen, als seit der Duldung dieser Agenturen. Nach der Abreise der Auswanderer wurden ihre Klagen jedoch übertäubt durch das

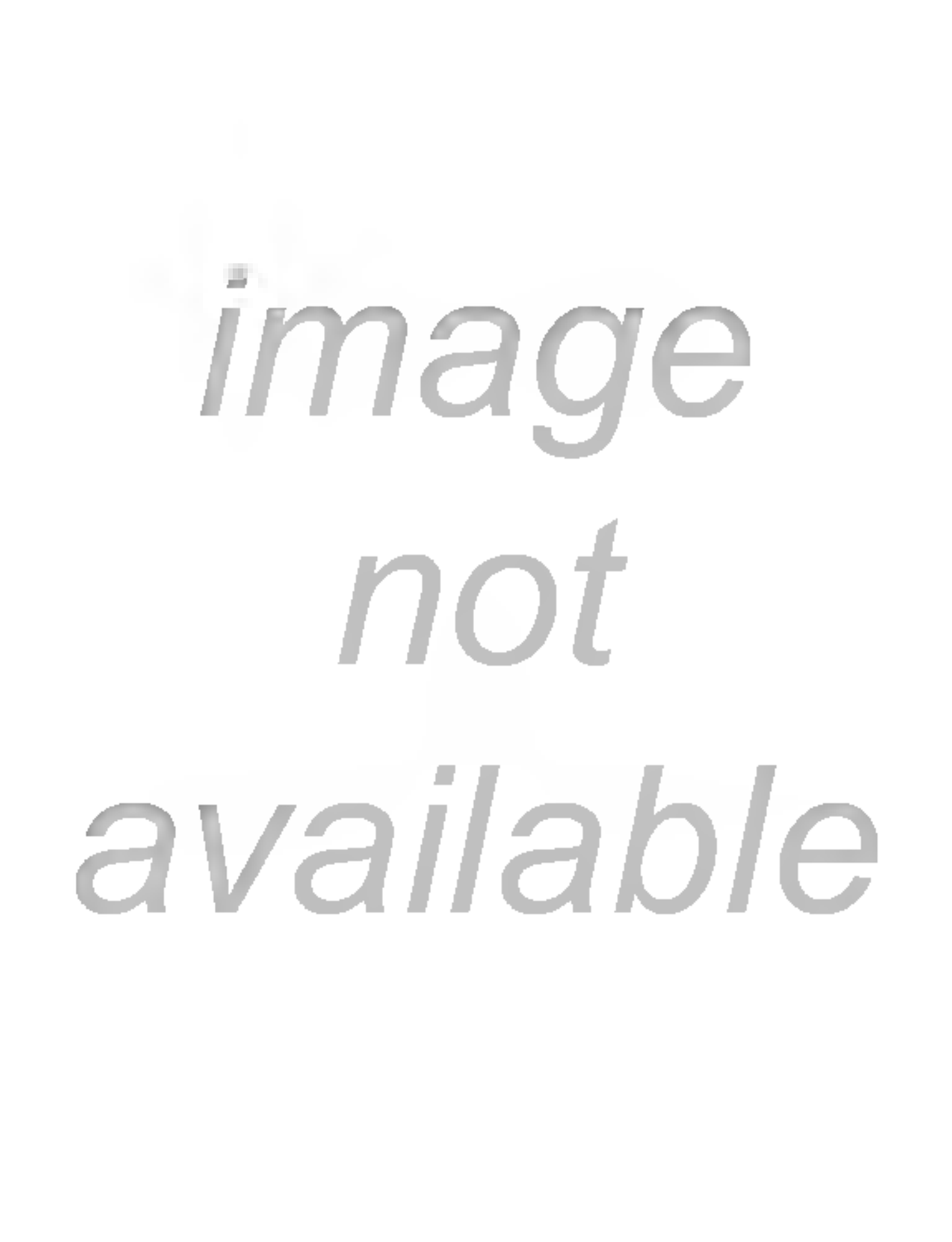
image
not
available

durch Schutzzölle leiten? Jeder Unparteiische möge darüber urtheilen.

Wenn aus so entschiedenen Nachtheilen für Staat und Auswanderer der Schluß gezogen werden kann, daß sich eine so selbstsüchtige und gefährliche Industrie in keinem Fall zur Verwirklichung der rein philantropischen Absichten der deutschen Regierungen eignet, wenn die Erfahrung der letzten Jahre und das oben erwähnte Benehmen deutscher Verschiffer die bis jetzt erzielten Resultate nur als eine Ironie erscheinen lassen, so bleibt die Frage, ob dieselben Regierungen ihren edlen Zweck, ihre auswandernden Landeskinder vor Uebervortheilungen zu schützen, nicht durch eine andere Art von Intervention erreichen können?

Zur befriedigenden Lösung dieser Frage wäre ein gemeinsames Einverständniß aller deutschen Regierungen am hohen Bundestage nöthig, wozu hier blos allgemeine Andeutungen gegeben werden können, da ich mich durchaus nicht für befugt halte, die Sache anders als anregungsweise zu berühren.

In keinem dieser Staaten dürften fortan Privatagenturen für Vorausabschlüsse auf Beförderungen mit Schiffen, welche keinen regelmäßigen Packetbootsdienst mit bestimmter Abfahrtsfrist bilden, geduldet werden. Alle Konzessionen für die bereits bestehenden würden aufgehoben. Die bestehenden Verbote gegen heimliche Werbungen auf dem platten Lande wären auch auf die bezeichneten Vorausabschlüsse zwischen Auswanderungslustigen und Privatpersonen in den Städten auszudehnen, und durch Androhung von Polizeistrafen zu verschärfen.

(Diese gemeinsame Maßregel wäre unumgänglich nöthig, weil eine blos partielle Aufhebung der Agenturen in einem Staat die Vermehrung anderer Agenturen im Nachbarstaat nach sich ziehen, und die oben besprochenen Nachtheile fortbestehen lassen würde, insbesondere die gewaltsamen Preisschwankungen in den Seehäfen durch das Uebermaß unvorsichtiger Uebernahmen.)

Jeder Staat würde am Sitz seiner Kreisregierungen einen Beamten

anzuſtellen haben, an welchen die Auswanderungsluſtigen Behufs ihrer Ueberfahrt von irgend einem der bezeichneten fünf Häfen ſich zu wenden hätten.

Von ſämmtlichen Bundesregierungen würde in jedem dieſer Häfen ein deutſcher Bundesagent gegen Kaution angeſtellt, an welchen von den Heimathsbeamten die Auswanderer verwieſen würden, und der die Unterhandlungen für Ueberfahrt, und den Abſchluß der Verträge zwiſchen den Auswanderern und Verſchiffungs-Kommiſſionären zu leiten, und zugleich für Erfüllung dieſer Verträge zu ſorgen hätte. Die Bundesagenten in den Häfen ſtänden unter der direkten Kontrolle der Konſule ſämmtlicher Bundesſtaaten. Nöthigenfalls würden auch in verſchiedenen franzöſiſchen Grenzſtädten Bundesagenten angeſtellt.

An dieſe Maßregeln würden geeignete Verfügungen geknüpft, in Bezug auf Paßertheilung, Deponirung der ungefähren Ueberfahrtsgelder und ſonſtiger Beträge für Reiſekoſten in die Hände der Heimathsbeamten zur jedesmaligen Uebermachung an den Bundesagenten in dem gewählten Seehafen u. ſ. w.

Die Heimathsbeamten und Bundesagenten würden von den Regierungen fixe Gehalte ziehen, zu deren Beſtreitung jeder Auswanderer einer mäßigen Regierungstaxe an den Heimathsbeamten und Bundesagenten unterworfen wäre.

Meine Antwort

auf

Herrn Finlay's Erläuterungen und Erklärungen vom 15. Juni 1847.

Vorstehende Blätter waren geschrieben und der Veröffentlichung bestimmt, als mir Herrn Finlay's sogenannte „Erläuterungen und „Erklärungen," als Erwiederung auf meine konsularische Warnung an Auswanderer in der Beilage zur allgemeinen Zeitung vom 20. Mai d. J., zu Gesicht kamen. Herr Finlay ahnete wohl nicht, daß er mir in dieser Broschüre nur neue Belege zu meinen Ansichten über das Auswanderungs-Agenturwesen liefern würde. Das deutsche Publikum möge hierüber urtheilen.

Für Personen, welche meine Warnung an Auswanderer in der allgemeinen Zeitung vom 20 Mai d. J. nicht gelesen haben, folgt hier ein Auszug ihres Inhalts.

Die Amerikanische Kongreßakte vom 2 März 1847, welche jedem Zwischendeckspassagier an Bord von Kauffahrteischiffen einen Raum von 14 Quadratfuß sichert, während das bisherige Raumverhälniß 2 Passagiere von 5 Tonnen Trägfähigkeit betrug, hatte in der letzten Zeit den zu Schiffsverträgen mit bayerischen Auswanderern befähigten Agenten verschiedener deutscher, holländischer und hiesiger Verschiffer zu manchem ungegründeten Vorwand gedient. Einige benützten nämlich jene Akte, deren Verfügungen (nach der ersten Auslegung

derſelben) den frühern Raumgehalt mancher Schiffe um etwa ein Viertheil verminderten, um Akkorde, welche ſie mit bayeriſchen Auswanderern für Abfahrten in den Monaten Mai und Juni zum Voraus geſchloſſen hatten, aus freier Willkühr ganz zu brechen. Herrn Finlay traf ein ſolcher Vorwurf nicht, da ſeine hieſigen Korreſpondenten ſeine Kontrakte vollzogen oder zu vollziehen verſprachen. Dagegen benützte er die erwähnte Akte zu einer neuen künſtlichen Steigerung ſeiner Ueberfahrtspreiſe, und zu fernerer Ausbildung ſeines „Reſerveſchiffsſyſtems". Zur Hintertreibung dieſer Verſuche machte ich auf meine von der königl. bayer. Regierung bereits unterm 12. Juni 1846 veröffentlichte Warnung aufmerkſam, und wiederholte dieſelbe auszüglich. Zugleich gab ich die Motive an, weßhalb ich verſchiedenen Verträgen des Herrn Finlay, welche mir derſelbe im Monat Mai d. J. zur Einholung meines konſulariſchen Viſum vorlegen ließ, und worin er ſich für Fahrten nach Newyork mit Poſtſchiffen im Juni und Juli den übermäßigen Preis von 120 Gulden von Mainz bis Newyork (oder abzüglich der 20 Gulden Reiſeſpeſen von Mainz hieher, gleich mit 210 Franken von Havre bis Newyork) für jede Perſon über 10 Jahren ausbedungen hatte, im Sinn der königl. Verfügung vom 24. März 1840, als zu beſchwerend für die Auswanderer, mein Viſum verweigerte. Dieſe Motive ſtützten ſich:

1) Auf den Umſtand, daß ungeachtet der übermäßigen, zum Theil auf gewöhnliche Kauffahrteiſchiffe lautenden Vorausabſchlüſſe des Herrn Finlay für Abfahrten von Havre im April und Mai, in welcher Epoche die amerikaniſche Kongreßakte ihren Effekt hier äußerte, der Ueberfahrtspreis von Havre nach Newyork für Platzverträge gleichwohl nicht das Maximum von 150 Franken überſtieg, während
2) Mit Grund anzunehmen war, daß im Juni und Juli ein Abſchlag der Ueberfahrtspreiſe für Platzverträge auf 120 Franken (gleich mit 77 Gulden von Mainz nach Newyork) Statt finden würde,
3) Weil unter dieſen Umſtänden Herrn Finlay's extravagante Forderung von 120 Gulden (oder 210 Franken von Havre nach Newyork) vermuthen ließe, er wolle auf die ſpäter nach-

folgenden Auswanderer den eingebüßten Nutzen auf früher engagirte nachholen, oder in dem Preis von 120 Gulden, im Vergleich zum vorjährigen von 60 Gulden, ein Mittel finden, seine bedeutenden Agenturspesen von 16 Procent (welche in dem Preis von 120 Gulden, abzüglich der Kosten von Mainz hieher, allein für 15 Gulden jeden Auswanderer beschweren würden) dieses Jahr verdoppeln! —

Ich könnte mich zwar als Antwort auf Herrn Finlay's Erläuterungen darauf beschränken, die mir von der königl. bayer. Regierung seitdem zu Theil gewordene allerhöchste Billigung meiner Warnung hier wörtlich beizufügen. Damit würden jedoch Herrn Finlay's sonderbare Behauptungen nicht zerstört werden. Ob ich diesen Zweck in nachstehenden Blättern erreichte, hierüber möge der unparteiische Leser entscheiden.

Herr Finlay beginnt und schließt seine Schrift mit der Ansicht, daß ich ein vorlauter Ideolog des Auswanderungswesens sei, und daß je mehr die Auswanderung in Deutschland an Bedeutung gewinne, überhaupt eine Umgestaltung der konsularischen Zustände in den Seehäfen sich als dringend nothwendig herausstelle, und zwar in der Art, daß das Auswanderungswesen künftig unter die unmittelbare Aufsicht tüchtiger Staatsbeamten gestellt, und nicht wie bisher Kaufleuten und Schiffsrhedern anvertraut werde, welche weder die gehörige Zeit noch zur Würdigung des Beförderungsfachs eine hinlängliche Summe von Erfahrungen, Einsicht und Kenntniß besäßen!

Dieses schrieb Herr Finlay im Jahr 1847, zwei Jahre nach Erlangung seiner Befähigung zu Agenturen in Bayern.

Hören wir nun zur Abwechslung die Worte desselben Autors von 1845, ehe er im Besitz seines Exequaturs war.

Herr Finlay, welcher zu dieser Befähigung meiner Empfehlung bei der königl. bayerischen Regierung bedurfte, theilte mir unterm 28. Mai 1845 das Resultat seiner Unterredung mit dem königl. Regierungssekretär *** in * mit, dem er den Unterschied der von ihm, Finlay, repräsentirten 16 Postschiffe, im Gegensatz zu gewöhnlichen Kauffahrteischiffen, welche von seinem damaligen Konkurrenten, Dr. Strecker in Mainz, in öffentlichen Blättern ebenfalls als Post-

schiffe bezeichnet worden waren, auf recht beredte Weise hervorzuheben suchte, bei welcher Gelegenheit er sich, jenem Regierungsbeamten gegenüber, auf ein von mir und meinen übrigen hiesigen Kollegen veröffentlichtes konsularische Zeugniß vom 21. April 1845 berief *.

* „Herrn W. Finlay, Spezialagenten der Postschiffe zwischen Havre und „Newyork, in Mainz.

„Havre, den 21. April 1845.

„Auf Ihre Anfragen vom 13. d. M. erwiedere ich Ihnen Folgendes:

„Sub N° 1. Ob irgend ein materieller Unterschied zwischen den Benennungen „Packetschiff" und „Postschiff" existire?

„Die Benennungen „Packetschiffe" und „Postschiffe" zwischen Havre und „Newyork ist gleichbedeutend und gehört ausschließend denjenigen amerikani„schen Dreimastern, welche zwischen beiden Plätzen, an bestimmten Tagen, „nämlich am 1., 8., 16. und 24. eines jeden Monats regelmäßig abfahren, „und mit denen zugleich die Korrespondenz befördert wird. Diese Packetschiff„oder Postschifflinie besteht seit länger als 20 Jahren, und ihr Dienst wird „durch 16 Schiffe unterhalten, welche zu den ausgezeichnetsten Fahrzeugen der „amerikanischen Handelsmarine gehören. (Folgen die sechszehn Namen der„selben.)

„Sub N° 2. Ob zwischen Havre und Newyork noch andere Packetschiffe „fahren, als jene, deren Agent Sie sind?

„Diese Frage beantworte ich unbedingt mit Nein. Zwar kommen vom „Januar bis zum Juni noch viele andere amerikanische Fahrzeuge aus den „verschiedenen Häfen der Vereinigten Staaten nach Havre, welche im Lauf „dieser Monate, als der lebhaftesten Einfuhrperiode, fast ausschließend Baum„wolle hieher führen; allein da diese Schiffe keine regelmäßige Fahrt zwischen „Newyork und Havre, noch zwischen Havre und Newyork bilden, sondern ihre „zufällige Anwesenheit in Havre blos benützen, um statt mit Ballast nach „den Vereinigten Staaten zurückzukehren, jede, auch die unbedeutendste Rück„fracht an Stückgütern und Auswanderern nach Newyork und Neworleans „mitzunehmen, so wäre es ein geflissentlicher Irrthum, und eine strafbare „Spekulation auf die Unwissenheit des reisenden Publikums, wenn Jemand „für diese zufällige und vorübergehende Rückfrachts-Konkurrenz zu Gunsten der „erwähnten unregelmäßigen Fahrzeuge, die Benennung von „Newyorker „Packetschiffen" oder „Postschiffen" usurpiren wollte. Jedem einzelnen

Herr Finlay schrieb mir:

„Ich habe Ihr Zeugniß dem Herrn Regierungssekretär *** mit„getheilt, welcher mir erlaubte, dasselbe zu veröffentlichen. Am „23. dieses kam ich wieder nach *, und las zu meinem Erstaunen in „der *r Zeitung vom 20. Mai dieselbe Anzeige des Dr. S. in Be„zug auf seine dreimastigen Packetschiffe. Ich drückte sogleich „Herrn *** mein Erstaunen über seine Zulassung dieser Anzeige aus, „nachdem er von Ihrem Brief vom 21. April unterrichtet gewesen „sei. Er erwiederte mir, daß ihm der Gegenstand selbst fremd sei, „und daß die Regierung wahrscheinlich eine deßfallsige Untersuchung „anordnen würde. Ich bemerkte ihm hierauf, daß er sich vor dieser „Untersuchung doch vor Allem von Ihrem Brief hätte leiten lassen „sollen, statt den interessirten Angaben des Dr. S. und seiner Freunde „Glauben zu schenken, daß Ihr Brief den Stempel einer „völligen Unparteilichkeit trage, und mit vieler Umsicht „und richtiger Beurtheilung der Sache abgefaßt sei, daß ein solches „Dokument, ausgestellt von einem Konsul Sr. K. M. bei der königl. „Regierung in * doch gewiß von Gewicht sein müsse, daß die Sache „von größerer Wichtigkeit sei, als er, Herr ***, sie anzusehen schiene, „daß diese Usurpirung des Namens Packetboot von „Havre nach Newyork nicht blos die Auswanderer, son„dern auch die Verschiffer von Waaren in Irrthum „leiten könne u. s. w., daß die Folgen so falscher An„gaben nur von Personen, welche vollkommen mit den

---

„dieser Kauffahrteischiffe alle Eigenschaften der Tüchtigkeit für Passagierbeför„derungen absprechen zu wollen, wäre unbillig; im Gegentheil lassen viele „derselben in dieser Hinsicht nichts zu wünschen übrig; indessen können solche, „in Bezug auf Einrichtung für Reisende und auf schnelle Fahrten, mit den „Eingangs erwähnten 16 eigentlichen Postschiffen oder Packetschiffen keinen „Vergleich aushalten.

„Der königl. bayerische Konsul,
„gez. H. Meinel."

Aehnliche Zeugnisse wurden gleichzeitig von dem königl. preußischen, und den großherz. badischen und hessischen Konsuln ausgestellt.

„Seegeſchäften vertraut wären, gehörig gewürdigt „werden könnten, daß die Sorgfalt, welche der königl. „Konſul in Havre auf die Redaktion ſeines Briefes „verwendet hätte, den Beweis liefere, daß derſelbe in „der Sache etwas ganz anderes erblicke, als eine bloſe „Namensfrage. Ich beſtand mit einem Wort ſehr auf „der hohen Autorität Ihres Briefes über dieſe Ma„terie.“ Der übrige Theil von Herrn Finlay's Brief iſt von Beſorgniſſen angefüllt über den Schaden, den ihm Dr. Strecker (deſſen Befähigung zu Agenturen in Bayern erſt zwei Monate ſpäter aufgehoben wurde) durch ſeine Abſchlüſſe auf „dreimaſtige Packetſchiffe“ (von Herrn Finlay ſelbſt ein Jahr ſpäter „Reſerveſchiffe“ genannt) zufügen könne. Es wird ſich vielleicht weiter unten zeigen, durch welche Sünden der kaufmänniſche Konſul von 1845 die demſelben von Herrn Finlay damals zugeſtandene Kompetenz verſcherzte!

Gegen Herrn Finlay's Vorwurf, daß ich ſeinem Vorgänger, dem Dr. Strecker in Mainz, ſo lange derſelbe unter der Leitung des hieſigen Poſtſchiffsagenten, Herrn Barbe, ſtand, nebenbei die Befähigung zu Verträgen mit Auswanderern für gewöhnliche Kauffahrteiſchiffe eingeräumt hätte, ihm, Finlay, dieſelbe jedoch ſtandhaft verweigere, und gegen Herrn Finlay's Kritik meiner konſulariſchen Reklamationen gegen verſchiedene, ihm ſeit zwei Jahren zur Laſt gelegte, Unregelmäßigkeiten, laſſe ich mich ebenfalls von Hrn. Finlay ſelbſt vertheidigen. Unterm 23. Juni 1845 theilte er mir ſeine Unterredung mit Sr. Excellenz, dem Hrn. Regierungspreſidenten von * in * mit, an welchen er ſich, Behufs der Anſtellung von Unteragenten in deſſen Regierungsbezirk, gewandt hatte. Ich kopire den Text von Herrn Finlay's Brief an mich, den ich der beſondern Aufmerkſamkeit des deutſchen Publikums empfehle:

„Eine Bemerkung des Herrn Preſidenten gab mir Veranlaſſung in „viele Details, bezüglich auf die in der Auswanderungsagentur der „Packetboote eingeführten Veränderungen, einzugehen. Ich theilte „ihm den ganzen Hergang mit, ſchilderte ihm die Vorſtel„lungen, welche von dem königl. bayeriſchen Konſul „in Havre an die Konſignatäre der Packetboote gemacht

„wurden, und daß, in Folge dieſer Vorſtellungen, eine „unmittelbar von den Konſignatären und Eigenthümern der Packet„boote abhängige Spezialagentur in Mainz errichtet worden ſei, „welche zur Aufgabe erhalten hätte, nicht nur die Intereſſen der „Eigenthümer, ſondern auch die der Auswanderer zu beſchützen, daß „Letztern dadurch die Ueberfahrt an Bord der Packet„boote zu mäßigen Preiſen, und Erſtern der ganze Gewinn „dieſer Preiſe geſichert würde, daß vor Errichtung dieſer Spezial„agentur die Sachen ſich wie folgt verhalten hätten. Der Agent „in Deutſchland hätte ſich ſehr hohe Ueberfahrtspreiſe „bezahlen laſſen, die Auswanderer wären jedoch un„geachtet dieſer hohen Preiſe niemals ſicher geweſen, „an Bord eines Packetboots eingeſchifft zu werden. „Bei ihrer Ankunft in Havre wären ſie im Gegentheil, „oft gezwungen worden, ſich auf gewöhnliche Kauf„fahrteiſchiffe einſchiffen zu laſſen, der Spezialagent „in Havre (Herr Barbe) wäre zugleich Befrachter ſol„cher Kauffahrteiſchiffe, und ſein Nutzen auf ſolche „Befrachtungen ungleich bedeutender geweſen, als ihm „ſeine Kommiſſion auf die von ihm den Packetbooten „verſchafften Auswanderer eingebracht hätte, in Folge „dieſer fehlerhaften Organiſation wäre es natürlich „geweſen, daß der Agent in Havre alle möglichen Vor„theile aus ſeiner Stellung zog, indem er während „der 4 bis 5 Monate, wo in der Regel billige Befrach„tungen in Havre zu bewerkſtelligen ſind, viele Aus„wanderer nach Havre lockte, dieſes hätte zur Folge „gehabt, daß von Ende Juli an den Packetbooten keine „Auswanderer mehr geblieben wären. Eine andere Quelle „von Verlüſten für die Eigner der Packetboote wäre aus der unab„hängigen Stellung der deutſchen Agenten, ſowohl von dem „Spezialagenten in Havre als von den Eigenthümern ſelbſt, ent„ſprungen. Dieſe Agenten hätten die Auswanderer, von „denen ſie ſich recht hohe Preiſe hätten bezahlen laſſen, „zu von ihrer eignen Willkür beſtimmten (niedrigern)

„Preisen an den Spezialagenten (Herrn Barbe in Ha-
„vre) abgeliefert, so daß sie sich z. B. von den Aus-
„wanderern (von Mainz aus) 65, 70 bis 75 Gulden"
(Herr Finlay nennt dieß schon recht hohe Preise!) „vergüten
„lassen, und gleichwohl dem Havre Agenten dafür nur
„50 bis 52 Gulden in Rechnung brachten. Diese Agen-
„ten, um sich mehr Gewicht bei den Auswanderern zu
„verschaffen, hätten den Titel von „Verein zur Be-
„förderung deutscher Auswanderer nach Nordamerika"
„angenommen, welcher Titel allein der bayerischen
„Regierung gerechtes Mißtrauen einflößen müsse, da
„die Aktion und das Interesse dieses Vereins denjel-
„ben überall zur Anreizung zur Auswanderung an-
„triebe — —! Ich fuhr darauf in meinen Angaben weiter fort,
„und bemerkte ihm, daß, um diese wichtige Angelegenheit zu ordnen,
„die Konsignatäre in Havre, im Interesse der Auswanderer und der
„Packetbootseigner, zwei Prinzipe aufgestellt hätten, welche
„der Spezialagentur in Deutschland (Herrn Finlay) zur Basis
„dienten:

1) „Daß diese Agentur unmittelbar von den Eigenthümern der
„Packetboote abhängig wäre, und kein Interesse in den
„Befrachtungen von Kauffahrteischiffen nehmen
„dürfe;

2) „Daß alle von dieser Agentur oder ihren Unteragenturen ge-
„schlossenen Ueberfahrtskontrakte von den Konsignatären ga-
„rantirt würden, oder mit andern Worten, daß diese Kontrakte
„mit Verträgen der Konsignatäre selbst gleichbedeutend wären,
„daß folglich der in diesen Verträgen angegebene Ueberfahrts-
„preis den Konsignatären, als Bevollmächtigten der Eigen-
„thümer gesichert wäre, und daß die für den Transport der
„Auswanderer von Mainz nach Havre abgehenden Spesen von
„der Spezialagentur den Konsignatären besonders berechnet
„würden.

„Ich fügte hinzu, Se. Excellenz müßten sich überzeugen, daß es
„unmöglich wäre, die Auswanderungs-Angelegenheiten auf einen

„ regelmäßigern und befriedigendern Fuß zu begründen, besonders „ in Bezug auf die Auswanderer, daß Letztere auf diese Weise „ ihre Kontrakte eigentlich mit fünf der respektablesten Häuser in „ Havre schlössen, welche ihnen die Ueberfahrt auf Packetbooten „ zusicherten, die unmittelbar unter ihrer Obhut ständen. Die Kon- „ signatäre und Eigenthümer dieser Packetboote wüß- „ ten sehr wohl, daß sie für diesen Frachtgewinn von „ der guten Meinung der deutschen Regierungen ab- „ hängig wären, und daß wenn sie den guten Rath der „ deutschen Konsule, und insbesondere des bayerischen „ Konsuls folgten, welcher sich stets warm der Aus- „ wanderung angenommen hätte, sie einen glänzenden „ Beweis lieferten, wie viel ihnen an der guten Mei- „ nung und dem Schutze dieser Regierungen läge.

„ Ich hatte große Lust, dem Herrn Presidenten noch zu bemerken, „ daß ich in der Ueberzeugung, meinen Zweck für die Packetboote nur „ durch die günstige Meinung der Regierungen zu erreichen, seit dem „ Anfang meiner Agentur allen meinen Unteragenten zur Pflicht ge- „ macht habe, nur Auswanderer zu engagiren, welche Erlaubniß er- „ halten hätten, auszuwandern, und dagegen alle diejenigen, welchen „ abzüglich der Ueberfahrtskosten nichts mehr in der Tasche bliebe, „ zu bewegen zu suchen, lieber in ihrem Lande zu bleiben, als sich in „ einem fremden Lande, ohne Eltern noch Freunde, einem weit größern „ Elend auszusetzen, daß ich keinen einzigen Auswanderer „ nach Neworleans engagirt habe, weil ich sie nicht in „ der heißen Jahreszeit an einen Ort senden möchte, „ wo sie beinahe sicher wären, ihr Grab zu finden, daß „ ich glauben dürfte, mehrere hätten meinem Rath ge- „ folgt, und ihre Abreise auf den Herbst verschoben, daß „ man mir jedoch von Havre geschrieben hätte, der „ Verein habe eine große Anzahl nach Neworleans enga- „ girt, welche von Herrn Barbe während des ganzen „ vorigen Monats (Mai) eingeschifft worden wären. Ich „ will damit Herrn Barbe nicht unrecht thun, da mir Lemaitre „ Courteville und Komp." (Nachfolger des Herrn Barbe in der Post-

ſchiffsagentur in Havre, und als ſolche Korreſpondenten des Herrn Finlay) „ebenfalls geſchrieben haben, und noch ſchreiben, ihnen „Auswanderer für Neworleans zu ſenden, allein im Bewußtſein „meiner Pflichten gegen meine Nebenmenſchen habe ich „allen meinen Agenturen ſtrikte Ordre gegeben, nach Neworleans „nur Verträge von Anfang Septembers an zu ſchließen, ſo daß die „Auswanderer daſelbſt erſt nach den erſten Fröſten eintreffen kön„nen *). Ich hatte, wie geſagt, große Luſt, dieſes Alles dem Herrn „Preſidenten zu bemerken, allein es hätte zu ſehr einem „Eigenlob geglichen, ich ſchwieg deßhalb ſtille.

„Gez. Washington Finlay."

Man ſieht wie dieſer verkannte Menſchenfreund im Jahr 1845 dachte, als es ſich für ihn darum handelte, den bayeriſchen Behörden Vertrauen einzuflößen. Auf ſeine Verſprechungen hin, und nach der Revokation der Befähigung des Dr. Strecker, ertheilte die königl. bayeriſche Regierung, im Sommer 1845, Herrn Finlay das Exequa-

*) Hier nur beiläufig, was von dieſem Eigenlob des Herrn Finlay zu halten iſt. Herr Finlay hat vollkommen Recht, wenn er annimmt, daß das Klima von Neworleans in den Monaten Juli und Auguſt auf europäiſche Ankömmlinge zum Theil tödtlich wirkt. Kein bayeriſches Konſulat würde deßhalb Kontrakte für Abfahrten dahin im Mai und Juni legaliſiren. Gleichwohl ſchloſſen dieſes Jahr Agenten des Herrn Finlay außerhalb Bayern Verträge nach Neworleans für Abfahrten von Havre am 24. Mai, und zwar zum Preis von 420 Gulden ab Bingen. Verſchiedene der Angeworbenen, nach ihrer Ankunft in Havre, auf die Gefahren einer ſo ſpäten Landung in Neworleans aufmerkſam gemacht, zogen vor ſich nach Newyork einzuſchiffen, Andere ihre Verträge ganz aufzuheben. Allein die Letztern erhielten von Herrn Finlay's Korreſpondenten blos die Hälfte des an die Agenten voraus bezahlten Ueberfahrtspreiſes zurück, d. h. abzüglich der Speſen von Mainz hieher, blos 50 Gulden, indem ſie auf die andere Hälfte, als geſetzliche Penalität für freiwilligen Kontraktbruch, verzichten mußten! Dürfte man nach einem ſolchen Beiſpiel annehmen, daß alle Agenten des Herrn Finlay die Auswanderer auf die Gefahren ſo ſpäter Abreiſe aufmerkſam machen, und ihnen aus Menſchlichkeit Schiffe verweigern würden? In dieſem Falle würden ſie ja ihre Agenturſpeſen einbüßen, und Herr Finlay die ſeinigen!

tur zur Bestellung von Agenten in Bayern, um bayerische Auswanderer für die von ihm repräsentirten sechzehn Packetboote zu engagiren.

Wer hätte vermuthen können, daß Herr Finlay schon im Frühjahr 1846 seinen Versprechungen untreu werden würde. Ganz Deutschland erinnert sich des vorjährigen Unfugs seiner sogenannten „Reserveschiffe," d. h. gewöhnlicher Kauffahrteischiffe, welche von dem Hause Lemaitre Courteville und Komp. in Havre, Agenten der Packetboots-Konsignatäre, mit geheimer Bewilligung der letztern (ungeachtet Herrn Finlay's Behauptung des Gegentheils in seinem so eben veröffentlichten Briefe) befrachtet, und worauf die Auswanderer nach wochen- ja oft nach monatlangem Warten, gegen nothdürftige Entschädigung, und bisweilen nach dem hartnäckigsten Widerstand jenes Hauses, diese Entschädigung zu entrichten, eingeschifft wurden, nachdem ihnen Herrn Finlay's Agenten in Deutschland vorgespiegelt hatten, daß die genannten Reserveschiffe gleichzeitig mit den Packetbooten hier in See gehen würden, blos um gleiche Ueberfahrtspreise als für die Postschiffe mit bestimmter Abfahrtsfrist dafür zu erhalten, nnd dadurch den Herrn Lemaitre Courteville und Komp. für das eventuelle Wartegeld zum Voraus wieder Ersatz zu verschaffen. War Angesichts dieser Unregelmäßigkeiten, und eines so förmlichen Wortbruchs, meine vorjährige konsularische Warnung vom 12. Juni 1846, und der gleichzeitige Erlaß des Ministeriums des Innern vom 14. Juli, welcher Herrn Finlay's Operationen wieder auf Verträge für die sechzehn Packetboote zurückführte, etwa ein unbefugtes Einmischen in Herrn Finlay's Geschäftsbetrieb, ohne andere Tendenz als ihm einen bösen Leumund zu machen?

Gegen den mir von Herrn Finlay in seiner Broschüre gemachten Vorwurf, daß ich während der Leitung des Herrn Barbe, Vorgängers des Hauses Lemaitre Courteville und Komp., Beförderungen mit solchen Kauffahrteischiffen, als Vollziehung von Kontrakten auf Packetboote, geduldet hätte, ihm jedoch aus Parteilichkeit die Befugniß dazu absprächе, schützt mich ebenfalls Herrn Finlay's eignes Zeugniß in seinem Brief vom 23. Juni 1845, denn es ist vollkommen gegründet, daß ich schon im Jahr 1844 bei den hiesigen Konsignatären der

sechzehn Packetboote gegen dergleichen vertragswidrige Substitutionen energisch protestirt, und daß letztere, meinen Reklamationen Gehör gebend, mir eben Herrn Finlay's Anstellung in Mainz als eine radikale Reform in der Organisation des Packetbootsdienstes, im Interesse der Auswanderer, angepriesen hatten.

Bemerkte ich in derselben Warnung (vom 12. Juni 1846), daß ich Verträge des seit 1845 vom Packetbootsdienst unabhängig gewordenen Herrn Barbe, welche in neuerer Zeit durch dessen Agenten in Weißenburg auf Kauffahrteischiffe geschlossen wurden, von meinem konsularischen Visum nicht ausschlösse, so war der Grund hievon ganz einfach. Als bayerischer Konsul kann ich ein französisches Haus, welches für gut findet in einer französischen Grenzstadt sein Domicilium aufzuschlagen, nicht hindern, mit dahin kommenden bayerischen Auswanderern für gewöhnliche Kauffahrteischiffe Geschäfte zu machen. Herr Barbe unterwarf sich überdieß stets einem gewissen Preismaximum. Dem Auswanderer geschah deßhalb mit meiner Intervention für dergleichen in Frankreich geschlossene Kontrakte ein wesentlicher Dienst, denn er durfte bei etwaiger Nichterfüllung der Vertragsbedingungen auf meinen konsularischen Beistand rechnen. Herr Finlay hatte folglich Unrecht in dieser meiner Art zu handeln, Widersprüche oder Verwirrungen zu erblicken, während ihn sein eignes Schamgefühl hätte hindern sollen, meinen Brief vom 7. Juni d. J. an das Haus Paillette und Komp. in Havre, Nachfolger der Herren Lemaitre Courteville und Komp., als vermeintlichen Beweis dieser Widersprüche zu veröffentlichen *).

---

*) In diesem Brief reklamirte ich nämlich, gegen den Versuch dieses Hauses, 63 bayerische Auswanderer, deren vorläufige Kontrakte ich im März für das Postschiff vom 8. Juni visirt hatte, mit einem erst später segelnden Kauffahrteischiff zu befördern, und jeder Unparteiische, von den eigentlichen Verhältnissen unterrichtet, wird meine Indignation begreifen. Diese 63 Auswanderer waren nämlich von Hrn. Finlay's Agenten zu den Februar- und März-Preisen von 70 und 80 Gulden von Mainz aus engagirt worden, sie waren am 2. Juni in Havre eingetroffen, und konnten folglich auf das Postschiff vom 8. Juni eingeschifft werden, man muthete ihnen jedoch zu, andern

Das Reserveschifffystem hatte unter der Spießruthe zu laut gewordenen Tadels, und des positiven Verbots der königl. bayerischen Regierung vom 14. Juli 1846, den Geist aufgegeben, es mußte daher ein anderes Mittel erfunden werden, um bayerische Auswanderer, welche Herrn Finlay's Agenten den noch immer bestehenden Vororbnungen gemäß nur für die sechzehn Packetboote engagiren können, auf eine sinnreiche Weise den Kauffahrteischiffen des Hauses Paillette und Komp. zu überliefern. Die amerikanische Kongreßakte vom 2. März bot diese Gelegenheit dar.

Durch diese Akte wurde der nach dem alten Gesetz in den sechzehn Packetbooten für ihre jährlichen 48 Reisen vorhandene Raumgehalt von 13,500 Köpfen auf etwa 11,000 Köpfe reduzirt, oder monatlich für 4 Reisen auf etwa 900 statt früherer 1,125 Köpfe.

Herr Finlay brauchte daher im schlimmsten Fall für die Monate April und Mai von den Konsignatären der Packetboote blos ein Schiff monatlich als Aushülfe befrachten zu lassen, nm in Folge jener unvorhersehbaren Zufälligkeit die gegen das neue Gesetz für seine Packetboote monatlich zu viel engagirten 225 Auswanderer zu befördern.

Ich sage im schlimmsten Fall, denn es ist bekannt, daß die amerikanische Regierung das Beneficium des alten Gesetzes auf alle Schiffe ausdehnte, welche vor dem 31. Mai aus europäischen Häfen mit Auswanderern nach den Vereinigten Staaten expedirt worden waren.

Auswanderern Platz zu machen, welche nach ihnen, mit erst im Mai geschlossenen Kontrakten zu 120 Gulden, angekommen waren. Um diese Ungerechtigkeit zu bemänteln, hatte man jenen 63 bei ihrer Abreise aus der Heimath in den definitiven Kontrakten (welche mit den von mir visirten buchstäblich hätten übereinstimmen sollen) die Abreise von Havre „mit den Postschiffen vom 5. und 10. Juni" ausgefüllt, augenscheinlich um bei dem Konsul oder nöthigenfalls bei dem hiesigen Handelsgericht die Meinung zu akkreditiren, daß diese Auswanderer schon ursprünglich für ein gewöhnliches Kauffahrteischiff engagirt waren, da es keine Postschiffe vom 5. und 10. Juni gibt, sondern nur welche für Abfahrten am 1., 8., 16. und 24. eines jeden Monats. Eine andere Episode, auf welche ich am Schlusse dieses Briefes anspielte, hatte Herr Finlay ebenfalls Interesse, nicht verlauten zu lassen! —

Allein Herr Finlay hatte nach seiner eigenen Angabe vom 8. März bis 15. Juni 6,437 Passagiere oder monatlich 2,000 Köpfe engagirt, wovon folglich in jedem Fall 900 Köpfe, worunter die Mehrzahl aus Bayern bestand, mit gewöhnlichen Kauffahrteischiffen befördert werden mußten, indem selbst nach dem alten Gesetz die vier Packetboote monatlich blos 1,125 Köpfe einnehmen konnten.

Hatte ich nun Unrecht, wenn ich Herrn Finlay in meiner diesjährigen Warnung vorwarf, daß die Erscheinung der amerikanischen Kongreßakte ihm eine erwünschte Gelegenheit darbot, seine abermaligen unerlaubten Abschlüsse für Kauffahrteischiffe, welche das in Bayern durchaus nicht konzessionirte Haus Paillette und Komp. erst nach dem Eintreffen der Auswanderer hier spekulationsweise befrachtete, zu bemänteln?

Durfte überhaupt Herr Finlay sich bei der bayerischen Regierung ein Verdienst daraus machen, daß er dergleichen Akkorde, welche er, in Betracht seiner ausschließend auf die sechzehn Packetboote lautenden Konzession, nur als Contrebandier in Bayern schließen konnte, bei der Erfüllung derselben hier nicht im Stich ließ?

Bei der Wichtigkeit, welche Herr Finlay seinen Frachtoperationen aufzudrücken sucht, dürfte man wähnen, daß ihm von sämmtlichen deutschen Regierungen die Verbindlichkeit auferlegt worden wäre, alljährlich eine bestimmte Anzahl ihrer Landeskinder, etwa 20,000 Köpfe, von Havre aus nach den Vereinigten Staaten zu befördern, und daß, weil auf seinen sechzehn Packetbooten, in ihren jährlichen acht und vierzig Reisen, nur die Hälfte dieses Quantums Platz finden kann, dieselben Regierungen ihm die stillschweigende Befugniß eingeräumt hätten, die andere Hälfte oder selbst zwei Drittheile mit gewöhnlichen Kauffahrteischiffen wegzuschaffen.

Eine solche Annahme wäre in jeder Hinsicht falsch.

Kein ähnlicher Vertrag bindet Herrn Finlay an irgend eine dieser Regierungen.

Alle seinen Operationen sind freiwillig.

Auf welche Weise er jedoch den ihm für die sechzehn Packetboote zugestandenen Wirkungskreis auch auf Verträge für dergleichen Kauf-

fahrteischiffe seit 1846 auszudehnen sich bemühte, verdient hier ausführlicher entwickelt zu werden.

Wie bereits bemerkt wurde Herr Finlay im Januar 1845 von den Newyorker Eignern der sechzehn Packetboote als ihr Spezialagent in Mainz angestellt, um mit Hülfe der seitdem von ihm ernannten, und von verschiedenen Regierungen anerkannten Unteragenten Plätze auf diesen Packetbooten an Auswanderer kopfweise zum Voraus zu vermiethen.

Gleichzeitig stellten ihm die fünf hiesigen Korrespondenten oder Konsignatäre der Newyorker Eigner dieser sechzehn Packetboote, die Herren J. B. Greene und Komp., Pitray und Sohn, Gebrüder Quesnel und Komp., Bonnaffé und Komp., und Viel und Durand, eine öffentliche Erklärung aus, worin dieselben die von Herrn Finlay und seinen Unteragenten mit Auswanderern für Ueberfahrten mit diesen Packetbooten geschlossenen Akkorde, als von ihnen (jenen fünf Häusern) selbst geschlossen anerkannten.

Diese öffentliche Beglaubigung war nöthig, um Herrn Finlay, der alle Kontrakte in seinem Namen, als Spezialagent der Packetboote zwischen Havre und Newyork, ausstellen, und von seinen Unteragenten die Ueberfahrtsgelder von den Auswanderern zum Voraus einkassiren läßt, beim auswandernden deutschen Publikum als zahlungsfähig einzuführen.

In demselben Sinn hatte ich ihm, bereits unterm 16. Dez. 1844, ein konsularisches Certifikat ausgestellt, und der hiesige königlich preußische, so wie der großherz. hessische Konsul ähnliche Certifikate unterm 23. Dezember 1844.

Unter solchen Auspizien, und nach seinen damit übereinstimmenden Versprechnngen, wovon Herrn Finlay's Briefe an mich, vom Jahr 1845, das beste Zeugniß liefern, erhielt derselbe für den ausschließenden Zweck von Verträgen für die von ihm repräsentirten sechzehn Packetboote, im Jahr 1845, seine Konzessionen. Der wörtliche Text seines Exequaturs für das Königreich Bayern erkennt ihn ebenfalls in keiner andern Eigenschaft an.

Allein eine so beschränkte Sphäre genügte weder seinen höher fliegenden Ideen, noch dem zahlreichen Heer von Agenten, welche er

auf allen Punkten Süddeutschlands, der Schweiz und der französischen Ostgrenze angestellt hatte. Seine sechzehn Packetboote konnten, wie bereits bemerkt, alljährlich blos 13,500 Passagiere befördern, und selbst diese Zahl drohte, sich im Jahr 1846 blos auf 9,500 Köpfe vom 1. März bis Ende Novembers, Hauptepoche der Auswanderung, zu reduziren. Ein anderes Feld eröffnete ihm das Bedürfniß Vieler, nach Neworleans statt nach Newyork auszuwandern. Die Noth in Deutschland nahm täglich zu, und in gleichem Grade der Andrang zur Auswanderung. Konnte Herr Finlay allen diesen Lockungen widerstehen?

Ich bestreite keinen dieser Gründe.

Für die deutschen Konsulate in Havre kamen indessen noch andere in Betracht, welche ihnen die Untersuchung aufdrangen:

„ob Herr Finlay vor Allem befugt war, seine konkurrenzlose „Stellung für Havre in Deutschland, und den Einfluß den ihm „seine Eigenschaft als sogenannter Generalagent der Postschiffe „bei unwissenden Auswanderern verschafft, zu benützen, um an „der allmälig von ihm ausgebildeten künstlichen Steigerung „der Ueberfahrtspreise, auch gewöhnliche Kauffahrteischiffe Theil „nehmen zu lassen, welche mit den Postschiffen oder Packetbooten „durchaus keine bestimmte Abfahrtsfrist gemein haben, während „ihre Befrachter, als blose Spekulanten den Auswanderern „durchaus nicht dieselben Garantien darbieten, welche man nur „bei den Eigenthümern eines regelmäßigen Packetbootsdienstes „mit bestimmter Abfahrtsfrist anzunehmen berechtigt ist."

Diese Betrachtungen stützten sich auf den Umstand, daß die eben genannten fünf Konsignatäre der sechzehn Packetboote durch einen gleichzeitigen Geheimtraktat, der keine Veröffentlichung erhielt, gleich ihrer Erklärung vom 31. Januar 1845, ihren hiesigen Einschiffungsagenten, dem Hause Lemaitre Courteville und Komp., welchem seit dem 1. Januar 1847 das von Paillette und Komp. folgte, die Befugniß eingeräumt hatten, gewöhnliche Kauffahrteischiffe spekulationsweise zu befrachten, um damit die Mehrzahl der Auswanderer zu befördern, welche nach deren Ankunft den

kompleten Schiffsraum der zuerſt ſegelnden zwei Packetboote überſtiege.

Das Motiv dieſes Traktats iſt leicht begreiflich.

Den Packetbootseignern mußte daran liegen, für ihre Poſtſchiffe eine ſtets volle Fracht an Auswanderern zu machen, und nebenbei jede Konkurrenz von Kauffahrteiſchiffen durch Aufnahme derſelben in ein gemeinſames Band und Koalitionsverhältniß zu zerſtören. Das Haus Lemaitre Courteville und Komp. in ſeine ſechs Theilhaber aufgelöſt, hätte den Packetbooten eben ſo viele Konkurrenten erweckt.

Wenn Herr Finlay in ſeiner Broſchüre bemerkt, daß

„ein ſo großartiges Geſchäft tüchtiger Direktoren (?) bedarf,
„und er nicht im entfernteſten einſähe, wie man den ganz
„natürlichen Mechanismus einer ſolchen Aſſociation zu einem
„Verdächtigungsgrund hervorheben könne,"

ſo vergißt derſelbe, was er mir am 23. Juni 1845 in Bezug auf ähnliche Operationen des Herrn Barbe, Vorgängers des Hauſes Lemaitre Courteville und Komp., gegen welche ich nach Herrn Finlay's eignem Geſtändniß bereits früher reklamirt hatte, ſchrieb:

„der Agent in Deutſchland hätte ſich ſehr hohe Ueberfahrtspreiſe
„bezahlen laſſen, die Auswanderer wären jedoch ohngeachtet
„dieſer hohen Preiſe niemals ſicher geweſen, an Bord eines
„Packetboots eingeſchifft zu werden. Bei ihrer Ankunft in
„Havre wären ſie im Gegentheil oft gezwungen worden, ſich auf
„gewöhnliche Kauffahrteiſchiffe einſchiffen zu laſſen, der Spe-
„zialagent in Havre" (Herr Barbe) „wäre zugleich
„Befrachter ſolcher Kauffahrteiſchiffe, und ſein
„Nutzen auf ſolche Befrachtungen ungleich bedeu-
„tender geweſen, als ihm ſeine Kommiſſion auf
„die von ihm den Packetbooten verſchafften Aus-
„wanderer eingebracht hätte, in Folge dieſer
„fehlerhaften Organiſation wäre es natürlich
„geweſen, daß der Agent in Havre alle möglichen
„Vortheile aus ſeiner Stellung zog, indem er
„während der 4 bis 5 Monate, wo in der Regel

„billige Befrachtungen in Havre zu bewerkstelligen „sind, viele Auswanderer nach Havre lockte, dieses „hätte zur Folge gehabt, daß von Ende Juli an „den Packetbooten keine Auswanderer mehr geblie„ben wären."

Und wenn Herr Finlay vollends die Behauptung aufstellt:

„daß wenn die Agenten keine Ueberfahrtsverträge für Dreimaster „(oder gewöhnliche Kauffahrteischiffe) schlössen, den Auswan„derern keine andere Wahl bliebe, als sich auf die Postschiffe zu „beschränken, wodurch dann eben das Monopol für letztere „begründet würde, welches ich so eifrig verhindern wollte,"

könnte in Gegenwart dieser von Herrn Finlay sich aus eigner Machtvollkommenheit beigelegten Konzentrirung der Befähigung zu Abschlüssen auf „Packetboote" und „gewöhnliche Dreimasterschiffe" in seinen Händen, dem Befangensten noch irgend ein Zweifel bleiben über die wahren Motive seines Widerstands gegen ein temporäres Preismaximum, durch welches ich den nachtheiligen Effekt dieses Monopols auf die Tasche des Auswanderers wenigstens theilweise zu mildern suchte, als einzigem Damm gegen Herrn Finlay's willkürliche Preisansprüche, und als Gegengewicht für den Abschlußzwang, welchem man den unwissenden deutschen Auswanderer mit Agenten in seiner Heimath unterwirft? Fernere Belege weiter unten werden für Jedermann die Ueberzeugung begründen, daß Herrn Finlay's deßfallsige Einwendungeu (Seite 19 seiner Broschüre) eigentlich blos bezwecken, den unvermeidlichen Effekt seiner unvorsichtigen Uebernahmen, bei momentaner Entbehrung disponibler Beförderungsgelegenheiten, der vermeintlichen Unsicherheit in meinen Preiswürdigungen anzudichten.

Berücksichtigt man ferner die Form seiner Schiffsakkorde auf „Dreimasterschiffe *)," welche sämmtlich in seinem Namen ausgestellt werden, und wie folgt lauten:

---

*) In seiner Broschüre giebt Herr Finlay blos das Model seiner Kontrakte auf „Postschiffe," nicht aber dasjenige seiner Akkorde auf dergleichen „Dreimaster" oder gewöhnliche Kauffahrteischiffe.

„Ich unterzeichneter Washington Finlay, Spezialagent der „Eigenthümer der Packetboote (Poſtſchiffe) zwiſchen Havre und „Newyork, und Generalagent anderer Fahrgelegen„heiten nach Nordamerika, verpflichte mich in „letzter Eigenſchaft, ꝛc., ꝛc.,"

ſo wird man unwillkürlich, außer dem bereits erwähnten, noch auf ein anderes Motiv der Geheimhaltung jenes Traktats zwiſchen den fünf Konſignatären der ſechzehn Packetboote und dem Hauſe Lemaitre Courteville und Komp. (welchem ſeit 1847 das von Paillette u. Komp. folgte) hingeführt. Es wird nämlich klar, daß, da beide Häuſer, außer ihren Funktionen als Einſchiffungsagenten der ſechzehn Packetboote, für Hrn. Finlay's Verträge auf gewöhnliche Kauffahrteiſchiffe, ein von dem Poſtſchiffsdienſt ganz unabhängiges Privatgeſchäft zu betreiben beabſichtigten, die genannten Konſignatäre, welche in ihrer Erklärung vom 31. Januar 1845 nur für Herrn Finlay's Verträge für ihre Packetboote zu haften verſprachen, dennoch Anſtand nahmen, dieſe ihre Garantie auch auf die von ihnen ſcheinbar blos geduldeten Frachtſpekulationen ihrer Agenten auf Kauffahrteiſchiffe auszudehnen. Es verdient deshalb Erwähnung, daß für Kontrakte auf Poſtſchiffe die Auswanderer für ihre Vorausbezahlung der Ueberfahrtsgelder, außer der vollkommen genügenden Garantie der Packetbootseigner und Konſignatäre, ſogar in den Poſtſchiffen ſelbſt ein Unterpfand beſitzen würden, während ſie ſich für Kontrakte auf von dem Hauſe Paillette nnd Komp. blos gemiethete Kauffahrteiſchiffe oder Dreimaſter mit der perſönlichen Garantie des Herrn Finlay, und ſeiner Patrone, Paillette und Komp., begnügen müßten! —

Es wäre lächerlich von mir, den Grundſatz aufſtellen zu wollen, daß gewöhnliche Kauffahrteiſchiffe ſich nicht eben ſo wohl zum Transport der Auswanderer eigneten, als die 16 Packetboote des Herrn Finlay, da es Thatſache iſt, und aus den Beförderungen über Bremen, Antwerpen, Rotterdam, u. ſ. w. einleuchtet, welche Häfen keine eigentlichen Packetboote ſondern nur Dreimaſterſchiffe ohne regelmäßige Abfahrtsfriſt beſitzen, daß die Hauptmaſſe der Auswanderer nur mit letztern befördert werden kann.

Aus Gründen, welche ich bereits in meinem Vorwort ausführlicher entwickelt habe, bin ich jedoch zur Ueberzeugung gekommen, daß Verschiffungen mit solchen Kauffahrteischiffen blos Gegenstand von Verträgen in den Häfen selbst werden können.

Im Jahr 1846 betrug die Auswanderung über Havre:
mit den 48 Packetbooten nach Newyork . . . . 10,447 Köpfe,
„ 121 Kauffahrteischiffen nach Newyork und Neworleans . . . . . 21,834 „

Während der Hauptepoche der Auswanderung, vom 1. März bis Ende Oktobers kamen auf je 1 Packetboot selbst 3 Kauffahrteischiffe, denn es gingen in diesem Zeitraum 1846 von hier in See 32 Packetboote gegen 92 Kauffahrteischiffe.

Hieraus folgt von selbst, daß in Havre die eigentliche Basis für die Bestimmung der Ueberfahrtspreise von der ungleich größern Mehrzahl solcher Kauffahrteischiffe ausgeht. Die Frachten sind niedrig, wenn die Tragfähigkeit der vorhandenen Retourschiffe den für die angekommenen Auswanderer erforderlichen Raum übersteigt, und sie steigen bei umgekehrtem Verhältniß.

Ich habe bereits erwähnt, auf welche Weise Herr Finlay, wenigstens theilweise, die Konkurrenz dieser Kauffahrteischiffe für seine Packetboote unschädlich zu machen wußte, und in der Koalition mit den Häusern Lemaitre Courteville und Komp. und Paillette und Komp. zugleich ein Mittel zur Vermehrung seiner Agenturspesen fand. Hören wir nun die von ihm angegebenen Motive, auf welche er seine diesjährigen Ansprüche auf recht hohe Preise zu gründen suchte.

Nach seiner Berechnung bliebe bei einem Engagement von
20 Erwachsenen zu 125 Gulden
7 Kindern zu 90 „
2 Säuglingen gratis
} von Mainz nach Newyork für

den Ueberfahrtspreis von Havre nach Newyork blos 175 Franken per Kopf.

Allein wie gelangt er zu diesem Resultat?

Er fängt damit an, von dem Bruttopreis der 125 und 90 Gulden seine von ihm blos zu 8 Guldeu 6 Kreuzer per Kopf angeschlagenen

Agenturspesen in Abrechnung zu bringen, gleichsam als würden diese Agenturspesen den Auswanderern auf vorstehende Preise wieder vergütet. Es däucht mir jedoch, es könne den Auswanderern gleichgültig sein, ob Herr Finlay den ganzen von ihnen erlegten Preis in einer Tasche behalte, oder blos 84 Procent davon, um die übrigen 16 Procent in eine andere Tasche zu stecken; sie bezahlen ihm deßhalb nicht weniger, und sie haben sich in seine Abrechnung mit den übrigen Interessenten seiner Operationen nicht zu mischen *).

Ferner vermehrt Herr Finlay das von ihm gewählte Verhältniß von 20 Erwachsenen und 7 Kindern mit 2 Säuglingen, welche letztere er erst seit kurzem gratis befördert. Da ihm Säuglinge jedoch weder Fracht noch Spesen von Mainz nach Havre verursachen, während das neue amerikanische Gesetz ausdrücklich bestimmt, daß Säuglinge nicht mit als Passagiere gerechnet werden, so kann sich Herr Finlay auch aus der unentgeldlichen Beförderung von Säuglingen kein Zahlenverdienst schaffen.

---

*) Herr Finlay wird mir erlauben, seinen Agenturspesen-Anschlag von 8 fl. 6 kr. per Kopf, oder 8 Prct., als unrichtig zu bestreiten. Er bemerkt zwar, daß es ihm nicht einleuchte, aus welcher Quelle ich meine Annahme seiner 16 Prct. Agenturspesen (auf den Ueberfahrtspreis, abzüglich der Kosten von Mainz nach Havre) geschöpft haben könne. Wenn ich ihm jedoch erwiedere, daß ich dieselbe seinen eigenen Korrespondenten, den Herren Paillette und Komp., verdanke, so wird er von seiner Verwunderung zurückkommen. Um die Richtigkeit meiner Annahme von 15 fl. per Kopf Agenturspesen auf den Preis von 120 fl. ab Mainz in meiner diesjährigen Warnung zu beweisen, reicht folgende Berechnung hin:

Ueberfahrtspreis von Mainz nach Newyork			120 fl.
Ab Spesen von Mainz nach Havre			20 „
			100 fl.
Hievon Spesen der Unteragenten des Herrn Finlay, Kopfgelder, nebst seinen Reisekosten, Inseraten u. s. w.	10 Prct.	10 fl.	
Agentur des Herrn Finlay	4 „	von 90 fl. 5 fl. 24 kr.	
Agentur der Herren Paillette und Komp.	2 „		
		Folglich	15 fl. 24 kr. per Kopf.

Er wird mir folglich Dank wiſſen, wenn ich ſeine Berechnung wie folgt berichtige:

20 Erwachſene zu 125 fl. von Mainz nach Newyork	2,500 fl.
7 Kinder zu 90 fl. von Mainz nach Newyork	630 „
	3,130 fl.
Ab Speſen von Mainz nach Havre:	
20 Erwachſene zu 20 fl. / 7 Kinder zu 12 „	484 fl.
	2,646 fl.

Zum Cours von 210 5,556 Fr. 60 Ct.
bleibt folglich für die Fahrt von Havre nach Newyork 205 Fr. 80 Ct. per Kopf.

Hören wir nun Herrn Finlay's Motive:

1) Für Erhöhung ſeiner Preiſe auf 125 und 90 fl. vom 26. April bis 11. Mai;
2) Für Erniedrigung derſelben auf 115 und 80 fl. vom 12. Mai bis 21. Mai;
3) Für fernere Erniedrigung auf 105 und 75 fl. vom 22. Mai bis zum Monat Juni.

Nach ſeiner Angabe hätte er ſeine Preiſe auf 125 und 90 fl. erhöht, weil der Sekretär der Schatzkammer in Washington in ſeinem Zirkular vom 14. März den Bettraum von 6 Fuß Länge und 1 1/2 Fuß Breite als von dem jedem Paſſagier durch das neue Geſetz eingeräumten 14 Quadratfuß Raum getrennt ausgelegt hätte, nach welcher Auslegung die Tragfähigkeit eines jeden Schiffs auf die Hälfte der frühern reduzirt worden wäre. Das Faktum dieſer erſten Auslegung iſt wahr, allein Herr Finlay überſchätzte bei weitem den Effekt derſelben auf die Tragfähigkeit eines jeden Schiffs, und auf die hieſigen Platzpreiſe. Gewöhnliche Kauffahrteiſchiffe, welche, wie bereits oben bemerkt, die große Mehrzahl der Transportſchiffe für Auswanderer, und durch ihre Konkurrenz in dieſer Epoche die Platzpreiſe hier bilden, hätte ſelbſt dieſe erſte Auslegung kaum um ein

Viertheil ihres frühern Raums vermindert *), und wenn auch Herrn Finlay's Packetboote, vermöge ihrer eigenthümlichen Bauart, durch das neue Gesetz etwas mehr benachtheiligt wurden, so lag in diesem Umstand zwar der Grund zur Verminderung ihres Frachtgewinns, jedoch kein Motiv zu einer so außerordentlichen Preiserhöhung, da das Maximum für Platzverträge mit Kauffahrteischiffen, wie Herr Finlay selbst anerkennt, nicht 150 Franken per Kopf überstieg, während der Durchschnittspreis in den Monaten April und Mai für Platzverträge blos 135 und 132 Franken per Kopf war. Hieraus folgt, daß hier auf dem Platze die Packetboote des Herrn Finlay in keinem Fall auf einen Ueberfahrtspreis von 206 Franken per Kopf hätten rechnen können. Wenn ich deßhalb in meiner diesjährigen Warnung aussprach, daß Herr Finlay den Packetbooten, und durch unerlaubte Ausdehnung seiner Konzession, auch den spekulationsweise befrachteten Kauffahrteischiffen des Hauses Paillette und Komp., nur in Folge seiner konkurrenzlosen Stellung für Havre in Deutschland, und des den Auswanderern auferlegten Abschlußzwangs, so hohe Preise verschaffen konnte, so sagte ich blos die Wahrheit.

Herr Finlay giebt vor, daß er vom 12. bis 21. Mai seine Preise blos auf 115 und 80 fl. hätte reduziren können, weil damals über die definitive Auslegung der erwähnten Kongreßakte noch zu große Ungewißheit herrschte, was ihn bewog einstweilen den Tages-

*) Nach der später berichtigten Auslegung dieser Akte, welche den Bettraum mit in den 14. Quadratfuß einbegreift, differirt die jetzige Tragfähigkeit großer Kauffahrteischiffe (in der Regel für den Baumwollentransport gebaute Dreimaster) von ihrer Tragfähigkeit nach dem alten Gesetz fast um nichts mehr, d. h. sie vermindert sich höchstens um 5 bis 10 Pret., wogegen die Tragfähigkeit der sechzehn Packetboote, wegen der eigenthümlichen Bauart derselben, allerdings noch immer durchschnittlich ungefähr 25 Pret. weniger beträgt. Dieser Umstand wäre den sechzehn Packetbooten für ihren Frachtgewinn durch Auswanderer auf die Dauer zu nachtheilig, als daß die Eigner derselben nicht alljährlich neue Packetboote von größerer Tragfähigkeit bauen lassen sollten, um die alten zu ersetzen. Bis diese neuen fertig sind, möchte nun Herr Finlay, was ihm bei Platzverträgen wegen der Konkurrenz gewöhnlicher Kauffahrteischiffe unmöglich wäre, den einstweilen entzogenen Frachtgewinn sich durch seine Vorausabschlüsse in Deutschland zu recht exzentrischen Preisen von den Auswanderern vergüten lassen! —

preis von 150 Franken in Havre als Norm anzunehmen. Ich habe seinen sogenannten Rechnungsmodus oben geprüft, und da nach meiner Berichtigung desselben 115 und 80 fl. ab Mainz nicht dem Kopfpreis von 155 Franken, sondern dem von 185 Franken von Havre aus, entsprechen, so zweifle ich nicht, daß Herr Finlay den vom 12. bis 21. Mai von ihm engagirten Auswanderern die zu viel erhobenen 30 Franken wieder herausgeben wird?

Herr Finlay will die Nachricht von der berichtigten Raumauslegung der Kongreßakte bereits am 20. Mai mit dem Boston Steamer vom 1. Mai erhalten haben, und giebt vor, daß er deßhalb vom 22. Mai an seine Preise noch weiter auf 105 und 75 fl. von Mainz aus herabgesetzt hätte.

Es thut mir abermals leid, Herrn Finlay das Verdienst dieser freiwilligen Preisreduktion und die Richtigkeit seines Motives absprechen zu müssen. Er konnte die erwähnte Berichtigung in keinem Fall mit dem Boston Steamer vom 1. Mai erhalten haben, da der Schatzsekretär in Washigton dieselbe erst mit seinem Zirkular vom 13. Mai ankündigte! Herr Finlay, der mit Veröffentlichung meiner konsularischen Reklamationen so freigebig ist, wenn er glaubt, daß solche in seinen Kram passen, hütete sich wohl das wahre Motiv seiner derisorischen Preisreduktionen von 125 fl. auf 115 und 105 fl. mitzutheilen. Am 7. Mai schrieb ich nämlich an die Herren Paillette und Kamp. Hier, welcher Brief am 11. Mai in Herrn Finlay's Händen sein konnte:

„Es steht zwar Herrn Finlay frei, für Erwachsene den Preis „von 120 fl. und für Kinder 80 fl. zu verlangen, allein die „Motive, auf welche er diese Forderungen stützt, befriedigen „mich auf keine Weise.

„Sie sagen mir, daß für Platzverträge auf Kauffahrteischiffe „der Preis der Erwachsenen heute 150 Franken sei. Ich will „es zugeben, obgleich ich weiß, daß ungeachtet des neuen ameri„kanischen Gesetzes, und ungeachtet des Andrangs von Aus„wanderern, welchen Herr Finlay geltend zu machen sucht, „täglich Kontrakte zu 130 Franken geschlossen werden. Ich „nehme jedoch 150 Fr. an.

„Sehen wir nun, wie viel bei dem Preis von 120 fl. ab „Mainz für die Ueberfahrt von Havre nach Newyork bleiben „würde:

„Reise von Mainz nach Newyork		120 fl.
„Abfahrt von Mainz nach Rotterdam	3 fl. 45 kr.	
„Von Rotterdam nach Havre . .	14 „ 12 „	
„Uebrige Unkosten, besonders wegen „der Effekten, per Kopf . . .	2 „ 3 „	
		20 fl.
	„Bleiben	100 fl.
	„oder	211 Fr.

„gegen 150 Franken. Ich finde dies etwas stark! —

„Ich weiß in der That nicht, warum Sie in Ihrer Paritäts- „berechnung die Agenturspesen abziehen. Bezahlt denn der „Auswanderer, welcher sich hier auf dem Platz engagirt, 16 Pret. „mehr als den eigentlichen Platzpreis? Bezahlt er 184 Fr., „oder blos 150 Franken?

„Selbst wenn man zu 20 Erwachsenen, zu 120 fl., 7 Kinder, „zu 80 fl., beifügt, kommen noch 193 Franken per Kopf „von hier nach Newyork heraus, gegen 150 Franken!

„Wenn die bayerische Regierung die Auswanderungsagenten „nur um den Preis dieses enormen Tributs auf die Voraus- „abschlüsse dulden sollte, wäre es hohe Zeit, eine Aenderung zu „treffen, und den 150 Agenten, von denen die deutschen Staaten „angefüllt sind, ihren Abschied zu geben.

„Ich beharre auf meiner Visa's Verweigerung.

„Gez. der königl. bayerische Konsul."

Wenn man berücksichtigt, daß vorstehender Brief blos eine offizielle Zusammenfassung vorausgegangener mündlicher Reklamationen gegen Herrn Finlay's ausschweifende Preistendenzen war, wer anders als Herr Finlay könnte meine Warnung in der Allgemeinen Zeitung vom 20. Mai d. J. mißbilligen?

Doch es ist Zeit, den mathematischen Beweis zu führen, wie drückend nicht blos diese, sondern im Allgemeinen alle diesjährigen

Vorausabschlüsse des Herrn Finlay für deutsche Auswanderer waren, denn alles bisher Gesagte sollte mich blos von seinen Vorwürfen vermeintlicher Widersprüche reinigen, und das Gehaltlose seiner eignen Behauptungen aufdecken. Gegen Beweise, auf Zahlen gestützt, wird Herr Finlay nicht streiten wollen.

Herr Finlay giebt vor (Seite 18) die von ihm vom 8. März bis 15. Juni beförderten 6,437 Auswanderer zu einem Durchschnittspreis von 96 Franken von Havre nach Newyork engagirt zu haben.

Die Richtigkeit dieser Angabe bestreite ich auf die förmlichste Weise.

Im Besitz der Kopien aller seiner diesjährigen Verträge mit bayerischen Auswanderern (während Würtemberger, Badner u. a. ihm durchschnittlich noch höhere Preise bezahlten) nehme ich außerdem die in seiner eignen Broschüre angeführten Preise, und die Dauer derselben, zur Basis meiner Berechnung, und beobachte zugleich das Verhältniß von 20 Erwachsenen und 7 Kindern unter 10 Jahren, mit Hinweglassung seiner Agenturspesen. Hieraus ergiebt sich folgendes Resultat:

Uebernahmspreise des Herrn Finlay im Jahr 1847.

Von Mainz nach Newyork:				Von Havre nach Newyork:	
	gr. Perf.	Kinder.			per Kopf.
	Tage.	fl.	fl.		Fr.
1. Januar bis 20. Feb.	51	70	55	läßt nach obiger Berechnung	101
21. Feb. b. 31. März.	39	80	55	„ „ „ „	117
1. bis 9. April.	9	85	60	„ „ „ „	127
10. bis 25. April.	16	95	80	„ „ „ „	154
26. April bis 11. Mai.	16	125	90	„ „ „ „	206
12. bis 21. Mai.	10	115	80	„ „ „ „	185
22. bis 31. Mai.	10	105	75	„ „ „ „	166
1. bis 30. Juni.	30	95	80	„ „ „ „	154
1. bis 31. Juli.	31	85	60	„ „ „ „	127
1. bis 31. August.	31	80	55	„ „ „ „	117

243 Tage, giebt folglich einen Durchschnittspreis von 133 Franken per Kopf.

Für Platzverträge mit Kauffahrteischiffen waren die Durchschnittspreise in derselben Epoche:

Im Januar	71	Franken	oder durchschnittlich 89 1/2 Fr. per Kopf (worin ebenfalls das Kopf- und Spitalgeld in Nordamerika mit inbegriffen ist).
„ Februar	60	„	
„ März	104	„	
„ April	135	„	
„ Mai	132	„	
„ Juni	89	„	
„ Juli	65	„	
„ August	60	„	

Während der acht Monate dieses Jahrs erhob folglich Herr Finlay von bayerischen Auswanderern einen um 43 1/2 Franken per Kopf höhern Preis, als dieselben hier hätten Platzverträge schließen können *).

*) Herr Finlay, um sich gegen meine Beschwerden bei der königl. bayerischen Regierung zu rechtfertigen, ließ unterm 24. Juli durch seinen Mandatar, Herrn Dr. Spengel in München, eine Angabe seiner Verträge bis Ende Juni einreichen, worin er seine Berechnung wie folgt stellt:

		Gleich mit von Havre nach Newyork.
„4,500 Köpfe zu 70, 75 und 80 fl. für Erw. und 55 fl. für Kinder,	„folglich durchschnittlich zu 75 und 55 fl.	109 Fr. per Kopf.
„1,000 „	zu 85 fl. und 60 fl. für Kinder	127 „ „ „
„500 „	zu 95 fl. und 80 fl. für Kinder	151 „ „ „
„400 „	zu 125, 115 und 105 fl. und 80 fl. für Kinder, folglich durchschnittlich zu 115 und 80 fl.	185 „ „ „

„6,400 Köpfe", welche ihm auf diese Weise einen Durchschnittspreis von 120 Franken per Kopf bezahlt haben sollen, während er in seiner Broschüre (Seite 18) diesen Durchschnittspreis blos zu 96 Franken angiebt.

Er fügt in dieser Eingabe hinzu, daß er in Folge der bedeutend billiger gewordenen Fahrpreise seine Agenten ermächtigt habe, für die Monate Juli, August und September Auswanderer zu 85 fl. und 60 fl. für Kinder zu engagiren. Bedenkt man jedoch, daß diese Preise gleich sind mit 127 Franken per Kopf von hier nach Newyork, während im

Auf einzelne, selbst monatlange Epochen ist der Kontrast noch ungleich frappanter. So waren z. B. im Juni und Juli d. J. an Bord derselben Packetboote, für welche ich Kontrakte des Herrn Finlay zu 120 fl. ab Mainz (210 Franken ab Havre) zu visiren verweigert hatte, sehr viele Plätze vakant geblieben, welche die Herren Paillette und Komp. dahier sich glücklich schätzen mußten, durch Platzverträge zu 80 bis 50 Franken auszufüllen! Diese enormen Differenze hatten zur Folge, daß eine große Zahl Auswanderer, welche mit Kontrakten zu 115 fl ab Mainz (200 Franken ab hier) hieher gekommen waren, vorzogen, dieselben zu brechen, und die Hälfte der Passage, d. h. 100 Franken, als gesetzliche Penalität, in den Händen der Herren Paillette und Komp. zu lassen, weil sie mit der andern Hälfte nicht nur ihre Ueberfahrt mit segelfertigen Kauffahrteischiffen, sondern auch die Kosten der Lebensmittel von 45 Franken per Kopf bestreiten konnten, welche letztere sie (bei Erfüllung ihrer Kontrakte)

Juli und August die hiesigen Platzpreise durchschnittlich nicht 62 1/2 Franken per Kopf überstiegen, so ergiebt sich, daß diese scheinbare Großmuth eigentlich nur in der Erhebung eines neuen Tributs von 64 1/2 Franken per Kopf auf die von Herrn Finlay im Juli und August beförderten Auswanderer bestand. Dieser schreiende Kontrast mochte auch Herrn Finlay frappiren, da er seit Anfang Augusts seine Preise großmüthigerweise auf 80 und 60 fl. reduzirte (gleich mit 117 Franken per Kopf von hier aus), welche Sätze ich auch in meiner obigen Tabelle annahm. Ungeachtet meiner mehrfach begründeten Berechtigung zu Zweifeln in Herrn Finlay's Angaben, will ich doch einen Augenblick annehmen, daß die bis Ende Juni von ihm beförderten Auswanderer ihm blos 120 Franken per Kopf, laut seiner Eingabe, bezahlten. Fügt man zu diesem Preis seine Juli- und August-Verträge, durchschnittlich zu 82 1/2 und 57 1/2 fl. (oder 122 Franken ab hier) hinzu, so entsteht für sämmtliche acht Monate dieses Jahrs ein Mittelpreis von 124 Franken, gegen 89 1/2 Franken, wozu in demselben Zeitraum Platzverträge zu schließen waren. Der Preisunterschied würde sich jedoch meiner obigen Angabe von 43 1/2 Franken per Kopf (welche auf die Dauer seiner Preissätze, und nicht auf die Zahl der Verträge gegründet ist) unbezweifelt nähern, wenn das Quantum der zu 75 und 55 fl. engagirten Auswanderer anstatt 4,500, nach Herrn Finlay's Angabe, nur 3,500 betragen hätte, oder wenn auch für den Monat September, der für den Juli und August bestandene, auffallende Differenz von 64 1/2 Franken zwischen Herrn Finlay's Engagements und den hiesigen Platzpreisen fortdauern sollte.

noch besonders hätten bezahlen müssen. Diese Thatsachen erregten hier eine solche Sensation, daß sich die Herren Paillette und Komp., im Interesse des Packetbootsdienstes, genöthigt sahen, mehreren dieser zu so hohen Preisen engagirten Auswanderer die Lebensmittel ganz oder theilweise gratis zu liefern. Einigen andern, welche den Agenten noch nicht die volle Passage bezahlt hatten, mußte Herr Finlay in Folge meiner Visums-Verweigerung, und zur Verhütung der Ueberhandnahme solcher Kontraktbrüche, vor ihrer Abreise schon eine Reduktion ihres Fahrpreises auf 95 fl. einräumen.

Bedenkt man, daß in diesem Jahr, in den Monaten April und Mai, durch den ersten Allarm über den Effekt der amerikanischen Akte, welcher durch unvorsichtige Vorausabschlüsse bei momentanem Mangel an disponiblen Kauffahrteischiffen noch vermehrt worden war, die hiesigen Platzpreise sich in beiden Monaten ausnahmweise um wenigstens 25 Franken über ihren gewöhnlichen Standpunkt erhöht hatten, so läßt sich der Schluß ziehen, daß in Mitteljahren das Maximum der ersten 7 Monate hier keine 110 Franken per Kopf übersteigt, während (so wie selbst dieses Jahr) in dieser Epoche oft mehrere Monate lang ein Minimum von 50 und 60 Franken Statt findet. Ich glaube daher vollkommen im Wahren zu sein, obwohl es Herr Finlay nicht einräumen wird, wenn ich einen Mittelpreis von 85 Franken per Kopf annehme, folglich nach dem Verhältniß von 70 Erwachsenen gegen 25 Kinder unter 10 Jahren:

für Erwachsene einen Mittelpreis von 90 Franken von hier nach Newyork, oder zuzüglich 20 fl. Spesen von Mainz hieher, von 63 fl. von Mainz nach Newyork,

und für Kinder einen Mittelpreis von 75 Franken von hier aus, oder zuzüglich 12 fl. Spesen von Mainz hieher, von 48 fl. von Mainz nach Newyork.

Auf höhere Preise machte übrigens auch Herr Finlay im Jahr 1845, bis zum April 1846, nicht Anspruch, und aus seinem Eingangs veröffentlichten Brief an mich, vom 23. Juni 1845,

geht selbst hervor, daß der frühere Agent in Mainz den Packetbooten durchschnittlich sogar nur 50 fl. von Mainz aus vergütete.

Der hier sich engagirende Auswanderer wäre allerdings mitunter dem Risiko einer um 10 bis 15 Tage verzögerten Abfahrt ausgesetzt, da jedoch auch die hiesigen Korrespondenten des Herrn Finlay, nach seinen Kontrakten, in den meisten Fällen einen entschädigungsfreien Aufschub von 6 Tagen genießen, so betrüge der Unterschied zu Lasten der Platzverträge blos etwa 4 bis 9 Tage, und gesetzt auch derselbe vermehrte sich in einzelnen Fällen um einige Tage, so würde der Auswanderer doch in dem durchschnittlich billigern Platzvertrag wieder reichlichen Ersatz dafür finden.

Aus vorstehenden „Erläuterungen und Erklärungen" wird man schließen können, daß die Existenz und das Hauptbenefiçium des industriellen Systems des Herrn Finlay, in Bezug auf seine Verträge, eigentlich blos auf der Unbekanntschaft des Auswanderers mit den hiesigen Lokalverhältnissen, und auf dem Abschlußzwang beruht, welchem derselbe mit Herrn Finlay's Agenten in seiner Heimath unterworfen ist. Einzelne vorübergehende Steigerungen, veranlaßt durch augenblicklichen Andrang, der in der Regel nur in unvorsichtigen (und für Kauffahrteischiffe unerlaubten) Uebernahmen seinen Grund hat, dienen Herrn Finlay auf der Stelle wieder zu neuen Preiserhöhungen für seine Abschlüsse in Deutschland, und die neu erhöhten Preise werden dann Monate lang behauptet, wenn auch in der Zwischenzeit durch zahlreiche Schiffsankünfte die Frachten wieder auf das neben erwähnte Minimum zurück gingen. Auf diese Weise werden Unvorsichtigkeit und fehlerhafte Kombinationen, deren Folgen im gewöhnlichen kaufmännischen Leben blos ihre Urheber bestrafen sollten, Herrn Finlay bei seinem Verkehr mit unwissenden Auswanderern zu neuen Elementen des Gewinns, denn die zuletzt engagirten Auswanderer müssen ihm den Nutzen wieder verdreifachen, der durch unersättliche Uebernahmen bei momentaner Entbehrung disponibler Transportgelegenheiten, auf früher beförderte eingebüßt wurde.

Es wäre ein Irrthum, wenn man annehmen wollte, daß Herr Finlay nicht eben so gut als irgend Jemand von der schlechten Vollziehung

seiner Kontrakte in Havre unterrichtet wäre. Es charakterisirt jedoch sein System, und das Gewicht, welches er auf das ihm zu Theil gewordene Zutrauen der deutschen Regierungen legt, wenn man liest, wie er selbst über den Mangel an Einheit und die Gebrechen in der Organisation seines Dienstes sich ausspricht. Hier folgt auszüglich, was er erst kürzlich, am 6. Juli d. J., an den großherz. hessischen Konsul dahier, auf verschiedene von demselben an ihn gerichtete Klagen, antwortete:

„Ihre Mittheilungen in Betreff des Verfahrens der Herren „Paillette und Komp. sind mir in jeder Beziehung nicht erfreu„lich. Diese Herren beweisen in ihren Handlungen, daß sie „von dem Geiste, welcher mich gegen die Auswanderer beseelt, „nicht durchdrungen sind. Sie werden als Mann von Fach „auch keinen Augenblick meine schwierige Stellung in Deutsch„land verkennen. Auf der einen Seite habe ich sehr ernste „Verbindlichkeiten gegen die deutschen Regierungen zu erfüllen, „und auf der andern nicht weniger gegen die Auswanderer. „Die Herren Konsignatäre der Postschiffe legten die „Leitung der Agentur in Havre in die Hände der „Herren Paillette und Komp. Nun erwartet „man also doch, daß ein Geist sowohl die hiesige „als die Agentur in Havre beseele. In gutem „Glauben, daß die Herren Paillette und Komp. „meine Verträge respektiren werden, sende ich „Ihnen die Auswanderer zu.

„Ist es also etwa meine Schuld, wenn die Her„ren Paillette und Komp. ihren Pflichten gegen „die Auswanderer nicht nachkommen? Sind die „Klagen, welche die Auswanderer gegen mich „erheben, etwa gerecht? Und muß ich nicht Alles „aufbieten, den Regierungen den richtigen Stand „der Dinge auseinander zu setzen? Was ist meine „Agentur anders als eine Expeditions-Gesell„schaft, und fällt etwa bei Vertragsverletzungen

„die Schuld auf Jemand anders, als auf den„jenigen Agenten, welcher seine Pflicht nicht „erfüllt?

„Im Gefühl meines Rechts und in dem Bewußtsein, daß „von meiner Seite Alles aufgeboten wird, um meine Auswan„derer zufrieden zu stellen, ist nur Eines im Auge zu behalten. „Entweder die Agenten erfüllen ihre Pflicht, so weit solche nach „dem Kontrakte bedungen ist, oder die Wächter der Rechte „des Auswanderers zwingen dieselben zur Erfüllung ihrer „Pflicht. Je eifriger die deutschen Konsuln die „Agenten in Havre zur Erfüllung meiner Ver„träge anhalten werden, je mehr Dienste leisten „sie mir in Deutschland, und so kann ich Ihnen „auch nur meinen Dank zu erkennen geben, wenn „Sie die Rechte meiner Akkordanten vis-à-vis der Herren „Paillette und Komp. zu jeder Zeit gewahrt haben.

„Gez. W. Finlay."

Man glaubt zu träumen, wenn man Herrn Finlay's sonderbare Phrasen liest, mit denen er sein Privatintereſſe von dem des von ihm repräsentirten Dienstes trennen zu können glaubt. Er hält seine Mission für beendigt, sobald er dem Auswanderer seinen Kontrakt überlieferte, und von demselben das Geld dafür in Empfang nahm. Für die Vollziehung des Kontrakts läßt er jedoch den Konsul sorgen, den er als Wächter der Rechte des Auswanderers jedem seiner Verträge vorspannen will. Er übersieht, daß seine eigene Anerkennung dieser permanenten Nothwendigkeit, und die von ihm dem Konsul zugemuthete Rolle eines beständigen Aufpassers und Zuchtmeisters der hiesigen Einschiffungsagenten, denselben eigentlich nur in einen Commis oder Sachwalter des Herrn Finlay verwandeln würde. Waren fast alle Vertragsverletzungen außerdem nicht in der Natur dieser Kontrakte selbst begründet, indem Herr Finlay den Herren Paillette und Komp.

z. B. 600 Auswanderer, für zwei Packetboote mit bestimmter Abfahrtsfrist engagirt, zusendete, während er sehr wohl wußte, daß diese Packetboote nicht mehr als 500 Passagiere einnehmen konnten? Wie kann Herr Finlay den Konsuln zumuthen, dergleichen und noch manche andere Unordnung ein für alle Male durch ihr fortgesetztes Einschreiten zu sanktioniren? Ist der so oft und so laut gewordene Tadel seines Beförderungssystems kein Sporn für ihn, seinen Packetbootsdienst besser zu organisiren, und die Auswanderer pünktlicher und billiger zu befördern?

Seitdem Herr Finlay seine Laufbahn als Spezialagent der sechzehn Packetboote in Mainz betrat, verlangte ich nichts anderes von ihm als:

1) Beschränkung seiner Verträge mit bayerischen Auswanderern auf Beförderungen mit diesen Packetbooten, und seine positive, nicht blos versprochene und nicht gehaltene, Verzichtleistung auf, von ihm selbst dem frühern Agenten zum Vorwurfe gemachte, Ausdehnung seiner Konzession auf Verträge für Kauffahrteischiffe ohne bestimmte Abfahrtsfrist.

   Die königl. bayerische Regierung unterstützte mein deßfallsiges Verlangen durch ihren Erlaß vom 14. Juli 1846, und kürzlich durch den § 2 des Erlasses vom 13. Juli 1847.

2) Herrn Finlay's Abhängigkeit von einem gewissen Preismaximum, als Gegengewicht für den Abschlußzwang, welchem bayerische Auswanderer mit Beförderungsagenten in ihrer Heimath unterworfen sind, und als Schutz für sie gegen Herrn Finlay's willkürliche, den jährlichen Durchschnittspreis der hiesigen Platzverträge zu sehr übersteigende, Preisforderungen.

Die Befugniß zu diesem Verlangen schöpfte ich in der königl. Verfügung vom 24. März 1840, welche mich ermächtigt, mein konsularisches Visum Kontrakten zu verweigern, deren Bedingungen mir zu beschwerend für die Auswanderer scheinen.

Auf beiden Ansprüchen beharre ich, als Wächter der Rechte bayerischer Auswanderer.

Havre, den 24. August 1847.

Heinrich Meinel,
Königl. bayerischer Konsul.